PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

NOCNY LOT NA RATUNEK
DALEKIE REJSY • NIEZNANY ŻYCIORYS
NIEMIECKIE SAMOLOTY W RAF
OPERACJA BLACK-BUCK • Barwa: PZL-37 Łoś

29 ● (1912) ● 1988–07– 17 CENA 70 zł

# SKRZYDLATA POLSKA

Na zdjęciach górnych: harcerski balon na ogrzane powietrze SP-BYL „Zuch". Niżej: inne polskie balony tego typu. O Międzynarodowych Mistrzostwach Polski Balonów na Ogrzane Powietrze w Lesznie piszemy na str. 6.

Zdjęcia: MARIA KUROPATWIŃSKA (2) I BOLESŁAW PYCH

# Z LOTU PO KRAJU

## WACŁAW NYCZ MISTRZEM PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH

Z udziałem członka Rady Państwa dr. **Władysława Jonkisza**, prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. **Jerzego Zycha** i przedstawicieli władz miejscowych odbyła się 2 lipca br. w Czestochowie uroczystość zakończenia IV Samolotowych Mistrzostw Państw Socjalistycznych w Lataniu Precyzyjnym. W imprezie uczestniczyło 20 reprezentantów CSRS, NRD, Polski i Węgier oraz 7 pilotów z Polski, NRD i Węgier poza konkursem. Rywalizacja sportowa przebiegała pod dyktando Polaków, dla których zawody w Częstochowie były ostatnim sprawdzianem przed startem w IV Samolotowych Mistrzostwach Europy w Lataniu Precyzyjnym w Wielkiej Brytanii.

I konkurencję nawigacyjną wygrał Nycz przed Milošem Fialą (CSRS), II nawigacyjną — Skalik przed Markiem Kachaniakiem, w III konkurencji — lądowania — najlepsze rezultaty uzyskali, ex aequo, Chrząszcz i Darocha.

Mistrzem państw socjalistycznych po raz trzeci został dwukrotny mistrz świata, utrzymujący wysoką formę **Wacław Nycz**, gromadząc 70 punktów karnych. Następne miejsca zajęli: 2. **Włodzimierz Skalik** — 90 pkt., 3. **Janusz Darocha** — 90 pkt., 4. **Marian Wieczorek** — 133 pkt., 5. **Wacław Wieczorek** — 135 pkt. Dopiero szósty był najlepszy z zawodników zagranicznych, **Petr Touzimsky (CSRS)** — 252 pkt. Najlepszy z reprezentantów NRD, **Andreas Marko** zajął 8. miejsce — 281 pkt. Piloci węgierscy zajęli końcowe lokaty, a najlepszy z nich był **Ferenc Paloczy** — 16 miejsce — 571 pkt.

Wyniki zespołowe: 1. **Polska** — 276 pkt.; 2. **CSRS** — 832 pkt.; 3. **NRD** — 1 082 pkt.; 4. **Węgry** 1 977 pkt.

W nieoficjalnej klasyfikacji łącznej dziesięć czołowych lokat zajęli Polacy, a wygrał Nycz przed Skalikiem, Ryszardem Michalskim, Darocha i Zbigniewem Chrząszczem.

Na zakończenie zawodów odbyły się pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa sportowego, gospodarczego i wojskowego (zespół czterech Iskier).

## LOTNICY – CZŁONKOWIE RADY OCHRONY PAMIĘCI WALK I MĘCZEŃSTWA

Powołana została Rada Ochrony Pamieci Walk i Męczeństwa. Jej przewodniczącym został gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski**. Spośród lotników członkami Rady zostali: gen. bryg. pil. **Józef Kowalski**, płk pil. **Witold Łokuciewski**, płk pil. **Stanisław Skalski**.

## XXXII SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Na lotnisku Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego przeprowadzono w dniach 3—10 lipca br. XXXII Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Startowało 68 zawodników z aeroklubów i wojskowych klubów sportowych. Wyniki podamy w nastepnym numerze.

## KOSMOS – SZANSA I ZAGROŻENIE

„Kosmos — szansa i zagrożenie" to temat seminarium popularnonaukowego żorganizowanego 29 czerwca br. w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Deblinie. Uczestniczyli bohaterowie polsko-radzieckiego lotu w kosmos sprzed 10 lat: pierwszy polski kosmonauta, komendant WOSL płk **Mirosław Hermaszewski** i jego radziecki towarzysz i dowódca w kosmosie gen. **Piotr Klimuk**.

Kosmonauci wrócili pamięcią do wspólnego pobytu w przestrzeni pozaziemskiej dzieląc się z młodzieżą swoimi przeżyciami. W wielu wypowiedziach podkreślano ogromne możliwości, jakie daje ludzkości perspektywa wejścia na stałe do przestrzeni okołoziemskiej i wykorzystanie tego dla rozwoju cywilizacji. Jednocześnie akcentowano niebezpieczeństwo grożące całej naszej planecie w przypadku gdyby doszło do militaryzacji kosmosu.

Tego samego dnia gen. Piotr Klimuk i płk Mirosław Hermaszewski spotkali się z gospodarzami woj. radomskiego.

Gen. Piotr Klimuk złożył kwiaty na grobie swego ojca, który zginął na Przyczółku Warecko-Magnuszewskim, wyzwalając ziemie radomską spod okupacji niemieckiej i został pochowany na cmentarzu żołnierzy radzieckich w Radomiu.

## WYRÓŻNIENIA DLA SZYBOWNIKÓW

30 czerwca br. z udziałem prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. **Jerzego Zycha** odbyła się w Warszawie konferencja prasowa ekipy polskiej na zakończone niedawno w Finlandii Szybowcowe Mistrzostwa Europy. Najwięcej pytań dziennikarze zadawali mistrzowi Europy w klasie standard Januszowi Trzeciakowi i drugiemu wicemistrzowi w klasie 15-metrowej Januszowi Centce, którzy opowiadali o niełatwej rywalizacji sportowej pod niebem krainy tysiąca jezior. Na sukces sportowy złożyły się wysokie umiejetności polskich pilotów i walory dwóch szybowców, na których startowali — a przypomnijmy były to wypożyczone szybowce produkcji zachodnioniemieckiej, Discus w klasie standard i LS-6B w klasie 15-metrowej.

Generał J. Zych wręczył szybownikom odznaki Za Zasługi dla Aeroklubu PRL. Złotą odznakę otrzymał **Janusz Trzeciak**, srebrne — **Janusz Centka**, **Franciszek Kępka** i **Henryk Muszczyński** (trener), brązową — **Mariusz Rachwał**.

Szybownicy wyróżnieni odznaką Za zasługi dla Aeroklubu PRL. Od lewej: J. Trzeciak, J. Centka, F. Kępka, H. Muszczyński i M. Rachwał. Zdjęcie: B. Koszewski

## RADZIECCY PILOCI W POLSCE

Zgodnie z podpisanym kontraktem między PHZ PEZETEL a Aerofłotem, w Polsce pracuje przy pracach agro grupa radzieckich pilotów z przedsiębiorstwa winnicko-poltawskiego. Na okres od 25 marca do 30 września wydzierżawiono 12 samolotów rolniczych An-2 wraz z kompletnymi załogami (I i II pilot oraz mechanik). Samoloty mają oznakowanie radzieckie (literowy skrót nazwy państwa oraz numer pieciocyfrowy). Importowana eskadra agrolotnicza pracuje w województwach olsztyńskim i gdańskim, wykonując potrzebne prace według polskiej technologii. Wszyscy radzieccy lotnicy są doświadczonymi pilotam I klasy. Kierownikiem grupy jest pil. **Wasilij Bożko**, który spędził 8 000 h w powietrzu.

## ZNOWU LATAMY PO SZEŚĆDZIESIĄTCE!

Realizując punkt uchwały XIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL, stanowiący iż „Zjazd uważa za bezzasadne utrzymywanie ograniczenia w lataniu pilotów ze względu na osiagniety wiek 60 lat", prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. **Jerzy Zych** zarządzeniem z 24 czerwca 1988 uchylił poprzednie zarządzenie w tej sprawie z 4 lipca 1985.

Nowe zarządzenie mówi, iż o zezwoleniu na wykonywanie samodzielnych lotów samolotowych i szybowcowych oraz skoków spadochronowych przez osoby, które ukończyły 60 lat życia, beda decydować wyniki badań okresowych w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo-Lekarskich, potwierdzone dodatkowymi badaniami w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej. Piloci znajdujacy sie pod opieka medyczna WIML beda kwalifikowani do dalszego wykonywania zadań w powietrzu podczas kontroli okresowych w tym instytucie.

Zarządzenie poleca dyrektorowi GOBLL, aby założył odrebna dokumentacje sześćdziesieciolatków i czuwał nad prawidłowym i terminowym przebiegiem badań. Pełną odpowiedzialność za przestrzeganie postanowień wymienionego zarządzenia ponosza komendanci ośrodków szkoleniowych oraz kierownicy aeroklubów i ich zastepcy ds. szkolenia.

Aktualne zarządzenie, podobnie jak i poprzednie, nie wprowadza ograniczeń wiekowych pilotów motolotni, lotni i balonów. O ich sprawności zdrowotnej będą decydować wyniki badań lekarskich, odbywających sie na dotychczasowych zasadach.

Zarządzenie prezesa Aeroklubu PRL z 24 czerwca 1988 (weszło w życie w dniu podpisania) zostało zaaprobowane przez członków Zarządu Głównego podczas plenarnego posiedzenia odbywającego sie w tym dniu. Zostało ono rozesłane do wszystkich ośrodków szkoleniowych i aeroklubów regionalnych, gdzie z pewnością zostanie przyjete z wielkim zadowoleniem.

## REPREZENTACJA NA BALONOWE MISTRZOSTWA EUROPY

4 czerwca, w ostatnim dniu IV Międzynarodowych Mistrzostw Polski Balonów na Ogrzane Powietrze, odbyło się w Lesznie posiedzenie Komisji Balonowej Aeroklubu PRL. W toku obrad, którymi kierował nowy przewodniczący mgr **Andrzej Maciejczak**, dokonano oceny przeprowadzonych mistrzostw i wybrano reprezentacje Polski na Mistrzostwa Europy Balonów na Ogrzane Powietrze, które odbeda się w Lesznie w pierwszej dekadzie września br. W mistrzostwach wezma udział cztery polskie balony, których pilotami beda: **Bogdan Prawicki** (Aeroklub Leszczyński), **Andrzej Kołodziejski** (A. Orlat), **Eugeniusz Olszański** (A. Leszczyński) i **Władysław Bohojło** (Studencki Klub Balonowy w Białymstoku), który zawdziecza ten awans zdobyciu wicemistrzostwa Australii w lotach balonowych w 1988.

Komisja Balonowa podjeła również decyzje o przeprowadzeniu w najbliższym czasie szkolenia sędziów obserwatorów balonowych.

## PLL LOT W KONKURSIE PRZEWOŹNIKÓW

W dniach 13—16 czerwca br. odbył się w Berlinie konkurs obsługi i programowania mikrokomputerów, zainicjowany przez organizacje młodzieżowe 6 towarzystw lotniczych państw socjalistycznych: Aerofłot, Bałkan, CSA, Interflug, Malev i PLL LOT. Ekipa polska — **Mieczysław Holc** i **Ewald Kubat** — w klasyfikacji zespołowej zajeła 2. miejsce, za ekipa Malevu.

## LĄDOWANIE NA PLATFORMIE WIERTNICZEJ

Piloci Marynarki Wojennej wykonali ostatnio ćwiczebne loty na platformę wiertnicza, należąca do Petrobalticu. Ladowania śmigłowców Mi-2 i Mi-14 na platformie położonej na wysokości 30 m ponad poziom morza zakończyły się pomyślnie. Wszystkie załogi otrzymały bardzo dobre oceny. Rozważana jest możliwość podjęcia przez Marynarkę Wojenną transportu wymieniających sie co dwa tygodnie załóg platformy. Zadania te do tej pory wykonywało Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych Aeropol.

## JUBILEUSZ LOTNICZY W MANIECZKACH

W jednym z najwiekszych kombinatów rolniczych Manieczki, w województwie poznańskim, odbyła się w czerwcu br. uroczystość z okazji pieciotysiecznej godziny lotu kierownika bazy agrolotniczej pilota **Romana Pelczarskiego**. Jest on od ośmiu lat pracownikiem bazy agrolotniczej PUL Aeropol, obsługującej dziewieć zakładów rolnych Kombinatu PGR Manieczki. Na spotkaniu wreczono pilotowi pamiatkowe puchary i nagrody od dyrekcji i załogi Kombinatu PGR Manieczki. Podkreślono znaczny udział personelu lotniczego w osiagnieciach rolników.

## W SKRÓCIE

● Ze względu na brak środków finansowych ekipa polska nie wyjechała na Szybowcowe Mistrzostaw Państw Socjalistycznych w Szumen (Bułgaria).

● Z dniem 28 czerwca wzrosły o 13,5% ceny biletów LOTU w ruchu międzynarodowym do państw zachodnich, co związane jest ze zmiana kursu złotego do dolara USA.

## ZMARLI

12 czerwca 1988, w wieku 32 lat, mgr inż. **JERZY UCHMAN**, członek Aeroklubu Stalowowolskiego, instruktor pilot samolotowy, pilot szybowcowy, absolwent Politechniki Rzeszowskiej, pilot Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych w Warszawie. Pochowany na cmentarzu w Mińsku Mazowieckim.

17 czerwca 1988 w Toronto (Kanada), w wieku 87 lat, inż. **WACŁAW CZERWIŃSKI**, wybitny konstruktor szybowców w latach miedzywojennych, pilot.

## W NASTĘPNYM NUMERZE

- 1 500 OBLATANYCH SAMOLOTÓW
- ZŁOTY MEDAL DLA KANI
- INTERKOSMOS W BARANOWIE
- BRACIA FLORIAŃSCY
- EWAKUACJA Z SAMOLOTU KOSMICZNEGO
- BARWA: MiG-21MF

# Z LOTU PO ŚWIECIE

● **USA/IRAN.** 3 lipca doszło do jednej z największych katastrof w dziejach lotnictwa cywilnego. Amerykański krążownik USS Vincennes zestrzelił irański samolot pasażerski typu A.300 z 290 osobami na pokładzie. Wszyscy zginęli. Katastrofa wydarzyła się w rejonie cieśniny Ormuz, gdzie na krótko przedtem doszło do starcia między siłami USA i Iranu. Według oświadczenia przedstawiciela towarzystwa Iran Air, do którego należał zestrzelony samolot, na pokładzie A.300 było 156 mężczyzn, 52 kobiety, 66 dzieci oraz 16 członków załogi. Lot z Ban-dar Abbas do Dubaju miał trwać 25 minut, samolot został zestrzelony w 10 minut po starcie. Był to szósty pod względem liczby ofiar, wypadek w historii lotnictwa cywilnego i druga poważna katastrofa lotnicza w tym roku.

● **RFN.** W odległości 20 km od znanego kurortu Garmisch-Partenkirchen w bawarskich Alpach rozbił się 3 lipca śmigłowiec transportowy zachodnioniemieckiego lotnictwa wojskowego typu Bell UH-1D z 13 pasażerami na pokładzie. W momencie katastrofy panowała w tym rejonie Alp silna mgła i padał deszcz.

● **FRANCJA.** Samoloty linii lotniczych Air France latają regularnie do 172 miast w 77 krajach, sieć linii liczy 850 tys. km. Flota przewoźnika składa się ze 101 samolotów pasażerskich i 7 towarowych, a wśród nich m. in. z takich typów jak: A.300, A.310, A.320, B.727 i B.747. W ub. r. Air France przewiózł 13,4 mln pasażerów.

● **WIELKA BRYTANIA.** 15 czerwca linie British Airways zainaugurowały samolotem Concorde regularne połączenie z Londynu do Dallas w USA.

● **USA/RFN.** W kooperacji amerykańsko-zachodnioniemieckiej powstaje odrzutowy samolot myśliwski X-31A, którego prototyp loty próbne ma odbyć w 1989. Ten pierwszy międzynarodowy samolot, wyposażony w silniki z odwracanym ciągiem, będzie — zdaniem konstruktorów — przekraczał krytyczny kąt natarcia, co będzie mógł osiągnąć dzięki swej niezwykłej ruchliwości, zbliżając się do przeciągnięcia i szybko cofając z powrotem. Da mu to znaczną przewagę w krótkich walkach powietrznych, tak w natarciu, jak i obronie.

● **ZSRR.** 29 czerwca br. minęło 30 lat od podpisania umowy między Aerofłotem a Air France o regularnej komunikacji lotniczej między ZSRR a Francją. 4 sierpnia 1958 podjęto loty regularne dwa razy w tygodniu na trasie Moskwa—Paryż—Moskwa. Aerofłot obsługiwał linie samolotem odrzutowym Tu-104, Air France — samolotem turbośmigłowym Super Constellation, w 1960 zaczęto latać odrzutową Caravelle.

● **WIELKA BRYTANIA.** Otwarto nowe połączenia Londynu (Gatwick) z miastami w Europie Południowej: Dan Air lata swymi samolotami do Nicei, Orion do Aten, a Air Europe do Rzymu.

● **CZECHOSŁOWACJA.** Rozpoczęto próbne loty na prototypie nowego turbośmigłowego samolotu lokalnej komunikacji Turbolet L-610 (40-miejscowy).

● **BELGIA.** Linie lotnicze Sabena zamówiły 16 samolotów Boeing 737-400 i 737-500, które mają zmodernizować flotę przewoźnika.

● **NRD.** Ponad 1800 godzin lotów i 3000 skoków spadochronowych wykonali sportowcy lotniczy okręgu GST w Magdeburgu. W Neuhausen otwarto w kwietniu centrum treningowe lotów precyzyjnych.

● **USA.** Kalifornijska firma Tracor Aviation sprzedała już sto samolotów komunikacyjnych Boeing 707 wyposażonych w tłumiki hałasu typu Tracor/Shannon. Tak zmodyfikowane B.707 latają w 145 liniach lotniczych zgodnie z przepisami o wyciszaniu hałasu samolotów i wylatały łącznie 160 000 godzin.

● **WIELKA BRYTANIA.** Zakłady Cameron wyprodukowały 45-metrowej wysokości balon — latającego dinozaura, który demonstrowany był po raz pierwszy podczas tegorocznej zimowej Olimpiady w Calgary w Kanadzie.

● **ChRL.** Za sumę 42,6 mln dolarów kanadyjskich zakupiono dwa samoloty Challenger 601-3A (14-miejscowy), z dostawą w 1989. Będą one wykorzystywane do lotów służbowych władz ChRL.

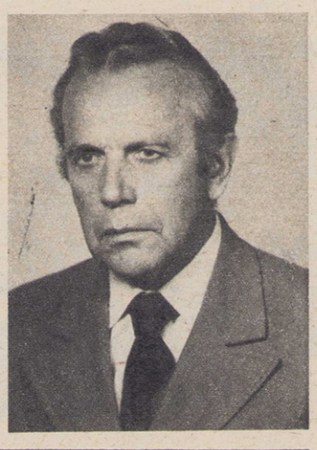
● **RFN.** Zakłady Dorniera, które budują następcę 19-miejscowego Do-228 — samolot lokalnej komunikacji Do-328 (30-miejscowy), otrzymały na nowy samolot ponad 120 zamówień oraz 52 opcje. Poza tym 150 samolotów tego typu ma być zbudowanych z licencji w Indiach (Hindustan Aeronautics).

● **FRANCJA.** W zakładach Aerospatiale w Tuluzie rozpoczęto 15 czerwca br. montaż pierwszego seryjnego egzemplarza dwusilnikowego turbośmigłowego samolotu komunikacji regionalnej MTR-72 (66-miejscowy) produkowanego w kooperacji z włoskimi zakładami Aeritalia. Wytwarzane są tam kadłuby, ich pierwszy egzemplarz wysłany 29 maja br. z Neapolu dotarł do Tuluzy 1 czerwca. W październiku br. ma być pierwszy lot, uzyskanie certyfikatu w 1989.

● **KOREA POŁUDNIOWA.** Linie lotnicze Korean Air zamówiły sześć samolotów B.747-400 z dostawą w latach 1990—1994.

## NASZE ROZMOWY

z płk. rez. nawig. mgr.
CZESŁAWEM
GAGAJKIEM
zasłużonym pracownikiem
i działaczem
lotnictwa polskiego



**W tych dniach gościliśmy w redakcji płk. rez. nawig. mgr. Czesława Gagajka, zasłużonego pracownika i działacza lotnictwa polskiego, z którym przeprowadziliśmy rozmowę.**

# SATYSFAKCJA z lotniczego życia

**— Witamy Pana serdecznie i składamy zarazem najlepsze życzenia zdrowia i wszelkiej pomyślności, gdyż — jak się dowiedzieliśmy — obchodził Pan niedawno swe 65. urodziny. Jesteśmy tym zaskoczeni, gdyż wcale Pan nie wygląda na tyle lat, znacznie młodziej.**

— Dziękuję za życzenia i za ten miły sercu komplement. Jest to wiek emerytalny, więc przeszedłem na emeryturę. Jednak z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, gdzie dotychczas pracowałem, wcale się nie rozstaję, gdyż po urlopie, od 1 lipca, podjąłem pracę na pół etatu w dziale studiów. Może teraz będę miał więcej czasu na pisanie.

**— No właśnie, wszak my, a sądzimy, że starsi nieco czytelnicy chyba też — pamiętają Pana publikacje wspomnieniowe drukowane na łamach „Skrzydlatej Polski" w połowie lat sześćdziesiątych. Zresztą nie tylko u nas, sporo tego było również w „Kulisach", „Wirażach", „Żołnierzu Wolności", „Wojskowym Przeglądzie Lotniczym" i w wydawnictwach książkowych. O ile wiemy był Pan też laureatem konkursów literacko-pamiętnikarskich. W większości wszystkie Pana wspomnienia dotyczą służby w lotnictwie wojskowym.**

— Cieszy mnie, że Panowie pamiętacie o tych publikacjach. W latach sześćdziesiątych miałem więcej czasu, więc pisałem dużo. Lubię to, a o czym miałem pisać, jak nie o lotniczej służbie wojskowej, którą pełniłem ponad 25 lat, a jej przedłużeniem była i jest przecież dalsza praca zawodowa w lotnictwie cywilnym. W sumie całe moje dorosłe życie — 44 lata związane przecież z lotnictwem wojskowym i cywilnym, było bardzo urozmaicone, dało mi rozmaite doświadczenia i wiele satysfakcji. Trzeba pisać o tym, co się najlepiej zna, zwłaszcza, że o lotnictwie w czterdziestoleciu PRL wiele jeszcze pozostało do napisania, a ja brałem bezpośredni udział w wielu wydarzeniach, byłem — jak to się mówi — przy tym.

**— Czekamy zatem na nowe publikacje, a chyba i na książki, gdyż z tego co Pan dotychczas napisał powstałaby też niemała książka wspomnieniowa. Zanim to jednak nastąpi, porozmawiajmy o Pana ciekawym życiu. Jak się zaczęła Pana przygoda z lotnictwem, bo tak to chyba trzeba określić?**

— Myślę, że tak. Jednak moja droga życiowa nie różniła się specjalnie od innych ludzi z mego pokolenia, chociaż jej koleje toczyły się różnymi drogami.

**— Jednak każda z nich przebiegała inaczej.**

— Może najpierw kilka słów o sobie. Jestem synem kolejarza z dawnego powiatu wyrzyskiego (obecnie województwo pilskie). Do 1939 ukończyłem 3 klasy gimnazjum im. Bolesława Krzywoustego w Nakle. W dniu wybuchu wojny, 1 września 1939, przyjechałem właśnie na rozpoczęcie nowego roku szkolnego do Nakła i już do domu nie wróciłem. Pojechałem do Bydgoszczy, gdzie napotkałem pociąg ewakuacyjny z mojej wsi jadący na Wołyń, w którym były moje 2 starsze siostry, o ojcu nic nie wiedziałem. Jechaliśmy 7 dni do powiatu Horochów pod obstrzałem z samolotów Luftwaffe.

**— Było to tragiczne, niezbyt fortunne spotkanie z lotnictwem.**

— Rzeczywiście. Na wieść, że przegrywamy wojnę, próbowaliśmy przedostać się do Lwowa i dalej w kierunku Rumunii. Nie udało się. 70 km przed Lwowem schwytali mnie Niemcy, siostrom udało się dostać na tereny zajęte przez Armię Czerwoną. Wraz z innymi rozbitkami i żołnierzami, jako jeńcami, przebywałem 26 i 27 września w hangarach na lotnisku w Świdniku, potem przetransportowano nas do Rzeszy. 5 października 1939 znalazłem się we Wrocławiu, skąd uciekłem wraz z trzema kolegami i wróciłem do swej rodzinnej wsi Białośliwia, gdzie pracowałem doraźnie u gospodarzy. 1 lutego 1940 wywieziono mnie na roboty przymusowe, pracowałem jako robotnik kolejowy w Norymberdze. W 1943 znalazłem się na robotach w Prusach Wschodnich. 1 sierpnia 1944 wraz z kolegą uciekłem w Ostrołęce, ukrywałem się 5 tygodni, 4 września tegoż roku przyszła Armia Czerwona, pojechałem dalej, poza front.

**— Można się domyślać, że szukał Pan kontaktu z wojskiem polskim.**

— Rzeczywiście. W RKU Siedlce zgłosiłem się ochotniczo do wojska i 16 października 1944 skierowany zostałem do 9 zapasowego pułku piechoty na Majdanku koło Lublina.

**— Tak, to ten słynny Majdanek, który był początkiem lotniczej drogi wielu polskich lotników. Pisał Pan o tym obszerniej we wspomnieniach pt. „Droga wiodła przez Majdanek i Zamość" u nas oraz w „Przeglądzie WL i WOPK".**

— Tak. Było nas tam wielu. Początkowo przyjęty zostałem do szkoły artylerii. Jednak w grudniu, kiedy przyjechali do Majdanka tzw. kupcy, zakwalifikowany zostałem do szkoły lotniczej w Zamościu. 13 grudnia 1944 wszystkich kandydatów na lotników przewieziono z Majdanka do Zamościa, gdzie organizowała się Zjednoczona Szkoła Lotnicza Wojska Polskiego.

**— I tam zaczęła się Pana lotnicza edukacja?**

— 1 stycznia 1945, najpierw na kursie pilotów, potem przekwalifikowano mnie na kurs obserwatorów, czyli nawigatorów — jak się to dziś określa. W Zamościu przebywaliśmy do 25 kwietnia, po czym szkolący się personel latający szkoły przebazował do Dęblina, gdzie uruchomiono Wojskową Szkołę Lotniczą. 2 maja 1945 wykonałem na samolocie Szcza-2 pierwszy lot — na nawigacyjne rozpoznanie rejonu lotniska w Dęblinie.

**— Z tego co wiemy, z Dęblinem związał się Pan na dłużej, ponad 10 lat.**

— Tak się złożyło. W 1945 pochłonęło mnie szkolenie, które trwało do listopada. Wykonywałem w tym czasie loty na samolocie Po-2 i Pe-2, bombowcu nurkującym, który był w tym czasie sprzętem podstawowym dla szkolenia nawigatorów. Latałem również na samolocie szturmowym Ił-2 w charakterze strzelca pokładowego — radiotelegrafisty. W grudniu 1945, co to była za radość, otrzymałem pierwszy urlop. Po powrocie z niego, w styczniu 1946, zdałem teoretyczne i praktyczne egzaminy państwowe — nawigacyjne, w tym z lotów na bombardowanie i aerofotogrametrię.

**— Był Pan promowany w pierwszej po wojnie grupie 54 nawigatorów w Wojskowej Szkole Lotniczej w Dęblinie, którzy otrzymali stopnie podporucznika i chorążego.**

— 2 luty 1946 stał się dla mnie pamiętny w życiu, w tym dniu zostałem promowany na stopień chorążego obserwatora. Zaraz też znalazłem się w grupie instruktorów i wykładowców, pozostających w szkole, wymieniliśmy bowiem ponad 20 radzieckich instruktorów, którzy powrócili do Związku Radzieckiego. Wszyscy przeszliśmy specjalny kurs metodyczny, ja zostałem wykładowcą nauki bombardowania, awansując zresztą potem kolejno na starszego wykładowcę (od 27-01-1947) i kierownika cyklu nawigacji, bombardowania i meteorologii (od 10-10-1952), którym byłem aż do października 1956.

**— Ale w międzyczasie awansował Pan na kolejne stopnie oficerskie?**

— I to dość szybko. 11 października 1946 zostałem podporucznikiem, w rok później (22-07-1947) awansowano mnie na porucznika, a 15 maja 1948 otrzymałem awans na kapitana, po czterech latach byłem majorem (20-08-1952), a po następnych czterech latach, w sierpniu 1956, zostałem awansowany do stopnia podpułkownika.

**— Pełnił Pan zapewne wzorowo służbę wojskową i był aktywny społecznie, co docenili przełożeni. Z tego wczesnego okresu pobytu w OSL, co przewija się w Pana wspomnieniach, wymienić należy duże zaangażowanie Pana w działalności społeczno-politycznej.**

— Ocena służby w wojsku nie należy do mnie, ale do przełożonych. Co do działalności społeczno-politycznej? Rzeczywiście, w latach 1946—1947 brałem udział w akcjach GOP, to znaczy udziału lotnictwa w akcjach Grup Obronno-Propagandowych podczas Referendum i wyborów do Sejmu, utrzymywałem też łączność lotniczą z grupą operacyjną „Wisła", która walczyła z bandami UPA w Bieszczadach. Pisałem o tym obszerniej we wspomnieniach.

**— W OSL w Dęblinie prowadził Pan bardzo aktywne żołnierskie i społeczno-polityczne życie, ale przecież przyszło się z nim rozstać?**

— W sierpniu 1956 zostałem skierowany na wyższy akademicki kurs oficerów lotnictwa do Akademii Sztabu Generalnego. Trwał on 13 miesięcy i po jego ukończeniu już do Dęblina nie powróciłem. W 1957 przeszedłem do Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPLOK, na stanowisko szefa wydziału oddziału operacyjnego. Wracając do OSL, to muszę uzupełnić, że jeszcze podczas pobytu w szkole w Dęblinie rozpocząłem w 1953 zaoczne studia w Szkole Głównej Planowania i Statystyki, na wydziale przemysłu. Ukończyłem je w 1959 z tytułem mgr. ekonomii.

**— Czy można wiedzieć, co było tematem Pana pracy magisterskiej?**

— Proszę bardzo: „Efektywność ekonomiczna remontu samolotu myśliwskiego a koszty jego produkcji", praca powstała na bazie samolotu Lim-2 produkowanego przez WSK w Mielcu.

**— I co Pan w tej pracy wykazał?**

— Mówiąc ogólnie, że nie opłaca się samolotu remontować, ze względu na szybki postęp techniki lotniczej.

**— Ciekawe! Czy te studia coś Panu dały w toku dalszej służby wojskowej?**

— Dużo. Wpłynęły na to, że z DWL, gdzie pracowałem ponad półtora roku, pełniąc potem funkcję p.o. szefa oddziału operacyjnego, zostałem w 1961 skierowany do Sztabu Generalnego WP na stanowisko szefa oddziału ekonomicznego, we wrześniu 1962 awansowałem na pułkownika, w 1964 zostałem szefem zespołu badań wojskowo-ekonomicznych w tymże sztabie.

**— Przepracował Pan w Sztabie Generalnym WP pięć lat i, o ile wiemy, w maju 1969 minister komunikacji wystąpił do MON z wnioskiem o powołanie Pana na stanowisko wicedyrektora ds. ekonomiczno-inwestycyjnych w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.**

— Zgadza się. Odbyło się to na zasadzie zwolnienia mnie do rezerwy w związku z powołaniem do innej służby publicznej. Na stanowisku tym pracowałem do 31 marca 1977. Z dniem 1 kwietnia tegoż roku przeszedłem do pracy w PLL LOT i objąłem stanowisko reprezentanta LOTU w Sofii w Bułgarii. Po powrocie w październiku 1980, pracowałem nadal w PLL LOT, na stanowisku szefa kontroli i inspekcji do 31 grudnia 1986. Potem, przez rok, jeszcze raz praca reprezentanta LOTU w Kolonii w RFN, skąd po powrocie przeszedłem z dniem 31 maja bieżącego roku na emeryturę.

**— Z tego co Pan powiedział wynika, że w lotnictwie cywilnym przepracował Pan prawie 19 lat. Zna Pan je zatem dobrze i ma zapewne ocenę jego stanu. Co — Pana zdaniem — trapi nasze lotnictwo cywilne najbardziej?**

— W minionym czterdziestoleciu nagromadziło się wiele błędów i niedomagań. Lotnictwo cywilne w Polsce było słabo lub w ogóle nie dostrzegane przez władze państwowe. Nie chodzi tylko o komunikację lotniczą, ale inne rodzaje lotnictwa: sportowego i usługowego. Nie widziano w nim czynnika postępu cywilizacyjnego kraju i ogromnej roli w wychowaniu politechnicznym młodzieży. Zaniedbana jest ogromnie infrastruktura lotnictwa w kraju, pozostająca niekiedy na poziomie epoki z wczesnego latania. Ludziom lotnictwa, mimo słusznych decyzji Prezydium Rządu z lat 1971/1972, nie udało się zrealizować, ani integracji lotnictwa cywilnego, ani rozbudowy portów i komunikacji lotniczej, czy lotnisk sportowo-usługowych.

**— Są to smutne refleksje towarzyszące nie tylko Panu, ale wielu ludziom lotnictwa, którzy brali żywy udział w jego rozwoju. Mimo to, ma Pan satysfakcję ze swego lotniczego życia, gdyż swą pracą zostawił Pan w nim trwały ślad. O czym świadczą wysokie odznaczenia państwowe i resortowe, że wspomnimy tylko o Orderach Krzyża Oficerskiego i Kawalerskiego, o medalach Złotym, Srebrnym i Brązowym Za Zasługi dla Obronności Kraju i Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny oraz innymi. A życie osobiste?**

— Miałem udane, szczęśliwe. W grudniu 1947 ożeniłem się z Marią, z domu Dąbrowską, z zawodu nauczycielką (nawiasem mówiąc przez kilka lat 1953—1957 uczyła matematyki w WOSL w Dęblinie, z którą mam dwie udane, dorosłe już córki: Elżbieta jest lekarzem — pracuje w szpitalu, Ilona jest dziennikarką w „Kobiecie i Życiu"; cieszę się dwoma wnukami: Mikołaj ma 14 lat, Wojciech 8.

**— Działa Pan również społecznie i politycznie?**

— Od 1962 jestem członkiem PZPR, pracuję w Kole Lotniczym ZBoWiD przy PLL LOT i PP Porty Lotnicze, w Warszawskim Klubie Seniorów Lotnictwa, którego jestem członkiem zarządu, jestem także członkiem Związku Byłych Żołnierzy Zawodowych.

**— Teraz, na emeryturze, gdyż półetat będzie już nie tak absorbujący, znajdzie Pan zapewne czas na dalsze pisanie wspomnień ze swego lotniczego życia. Może wkrótce powstanie książka.**

— Może, będę się starał. Dziękuję za słowa zachęty.

**— Dziękujemy i my za rozmowę.**

**Rozmawiał: JERZY R. KONIECZNY**

# NOCNY LOT NA HASŁO RATUNEK

Jerzy Mendyka, jeszcze tak niedawno — pilot sanitarny z Sanoka, nie umie fantazjować, ubarwiać przeżytych wydarzeń. Jest raczej człowiekiem małomównym, skromnym. Nie lubi opowiadać o sobie. Uważa, że to wszystko co przeżył, widział, dokonał — to sprawy zwykłe i nie ma potrzeby o nich wspominać. Proszę go, aby opowiedział o swym najtrudniejszym, bieszczadzkim locie śmigłowcowym.

Było to w początkowym okresie mojego bieszczadzkiego latania — rozpoczął swą opowieść. W późnych godzinach wieczornych, ze strażnicy WOP w Roztokach telefonuje dowódca i prosi o ratunek. Mówi, że tylko śmigłowiec może uratować życie żołnierza, który jest nieprzytomny i najprawdopodobniej doznał wstrząsu mózgu. Natychmiastowy transport do szpitala jest niezbędny. Podjeżdża karetka. Zabiera mnie z domu na lądowisko. Jadę, ale rozterka nie daje mi spokoju. Wezwanie na ratunek jest w pełni uzasadnione, to fakt. Człowiekowi nie można przecież odmówić pomocy. Trzeba lecieć! Ale... Wciąż jeszcze niezbyt pewnie czuję się w górach, w normalnym dziennym locie przy trudnych warunkach, a teraz — ciemna, bezksiężycowa noc. Nigdy jeszcze nie latałem w nocy śmigłowcem. Nawet nad terenem płaskim, a co dopiero mówić o górach. Ba! Nikt chyba w kraju nie wykonał jeszcze śmigłowcowego lotu nocnego w górach! Czy mogę podjąć takie ryzyko!? — rozmyślam. Czy mogę podjąć to buńczuczne wyzwanie? Nie spotkałem się jeszcze z taką wewnętrzną rozterką... „Nie powinieneś ryzykować! — mówi mi rozum. — Chodzi nie tylko o twoje bezpieczeństwo, ale także o życie ludzi, którzy będą lecieć z tobą: mechanika, lekarza, chorego żołnierza. Ty za nich odpowiadasz!"... W umyśle pojawia się nadzieja, która może uwolnić mnie od odpowiedzialności i wykonania tego ryzykownego, brawurowego, szaleńczego zadania. Tą iskierką może być odmowa wylotu wyrażona przez lekarza lub mechanika. Jak oni się zachowują? Czy podejmą ryzyko? Czy zechcą się narażać? Odrzucam jednak szybko natrętną myśl. Wstydzę się jej przed samym sobą. Nie jestem przecież tchórzem, by usprawiedliwienia dla swojej bojaźni szukać w decyzjach współtowarzyszy. Znów przychodzi trzeźwa refleksja. W granicznej placówce Wojsk Ochrony Pogranicza czeka na nas nieprzytomny, pilnie potrzebujący pomocy — CZŁOWIEK.

Zajeżdżamy na lądowisko. Jest lekarz Jan Krogulecki i mechanik Franciszek Szczepański. Janek zna już bliższe szczegóły wypadku. Informuje mnie, że pomoc lekarska jest koniecznością... Uprzedzam go o niebezpieczeństwie i pytam, czy zechce wziąć na siebie ryzyko uczestnictwa w tym trudnym locie. Odpowiada, że tak, że nie boi się ryzyka. Jestem świadom tego, że nie zdaje sobie sprawy na co się naraża i traktuje ten wylot jako jeszcze jedno życiowe doświadczenie, a jednocześnie przygodę. Nie dyskutuję z nim o uwarunkowaniach, jakie towarzyszyć nam będą w wykonywaniu zadania, bo i po co? Również mechanika pytam o zgodę na wylot w warunkach nocnych. Potwierdza swoje stanowisko ze zastrzeżeń. Ta jednoznaczna postawa moich kolegów topi we mnie resztki wątpliwości, jakie mi towarzyszyły od chwili, kiedy wsiadłem do karetki, by udać się na lądowisko. Lecimy! — podejmuję ostateczną decyzję i zwracam się do mechanika: Przygotuj śmigłowiec do wylotu.

Na mapie wykreśliłem najodpowiedniejszą, moim zdaniem, trasę przelotu i postanowiłem polecieć ponad bieszczadzkimi szczytami. Wysokość gór nie przekracza 1200 metrów; sanockie lądowisko znajduje się na wysokości 370 metrów nad poziomem morza. O tych dwóch elementach muszę pamiętać oraz uwzględnić dodatkowo co najmniej 150 metrów, aby bezpiecznie przelecieć wierzchołek jakiejś góry. Przyjmując stałą wysokość, jaką będę musiał rygorystycznie utrzymywać, podzieliłem trasę na kilka odcinków, notując czasy przelotu dla każdego z nich. Uznałem bowiem, że przy stałej prędkości tylko wskazania przyrządów pozwolą mi zorientować się, gdzie jestem w danym momencie, że na przykład w dziesiątej minucie minę Poraż, w dwudziestej piątej powinienem znaleźć się nad Baligrodem — zakładałem, że nad tym punktem przelotu powinienem dojrzeć światełka tej bieszczadzkiej miejscowości — że w trzydziestej minucie przelecę nad Jabłonkami, a w czterdziestej będę miał pod sobą Majdan... A co dalej? W wyznaczonym kursie powinienem się znaleźć nad przełomem rzeczki Roztoczanka i... wypatrywać trzech ognisk, jakie żołnierze powinni palić, by wskazać mi właściwy kierunek lotu i miejsce lądowania.

Sięgnąłem po słuchawkę. Zatelefonowałem do pogotowia ratunkowego. Poprosiłem dyżurnego, aby w trybie najpilniejszym połączył się z placówką WOP w Roztokach, poinformował dowódcę, że startujemy i będziemy na miejscu za około czterdzieści minut. Jednocześnie poprosiłem, żeby przekazał moje bezwzględne żądanie, by w odpowiednio wybranym miejscu, równym, nie zadrzewionym, na otwartej przestrzeni, żołnierze rozpalili trzy ogniska tworzące trójkąt, a w miejscu, gdzie mam wylądować, wyłożyli białe prześcieradło... Po załatwieniu tych niezbędnych formalności udałem się do śmigłowca; Franek zdążył już przygotować go do lotu. Wystartowaliśmy kilka minut po dwudziestej trzeciej.

Lecimy. W dole widzę światła Sanoka, a za kilka chwil również światełka kolejowego węzła w Zagórzu. Zanurzam się w czerń. Po plecach przechodzi ziąb. Wyczuwam przyspieszony rytm serca. A może tylko tak mi się wydaje? Byłbym niezgodny z własnym sumieniem, gdybym mówił dziś, że w ogóle nie bałem się. To ludzki odruch.

Jak oko wykol... nic nie widać. Ciemna, gruba powłoka chmur; od dwóch dni przykryta jest nią cała południowo-wschodnia część kraju. Nie pozostaje mi nic innego jak tylko wpatrywać się w przyrządy pokładowe i precyzyjnie obliczać czas. Busola, wysokościomierz, zegar... busola, wysokościomierz, zegar... busola, wysokościomierz, zegar... I tak w kółko. Uważnie wypatrujemy światełek Baligrodu... Tylko czy o tej porze można liczyć na tego rodzaju punkty orientacyjne, które by nas upewniły w przekonaniu, że znajdujemy się na właściwym kursie i potwierdzają się moje wyliczenia czasowe?

Są, są światła...! Jedno, dwa, trzy cztery! A jednak! Sprawdzam czas. Zgadza się. Idealnie jesteśmy w czasie i przestrzeni! W tym miejscu zaplanowałem nieznaczną zmianę kursu. Z południowo-wschodniego na południowy. Cztery baligrodzkie światełka pozostają w tyle, a wskaźnik busoli zmienia pozycję o kilka kresek. I znów przed nami ciemna smoła. Żeby tylko wysokościomierz nie zawiódł — znów wróciła bojaźń o sprawne funkcjonowanie prostego urządzenia, od którego tak bardzo jesteśmy w tej chwili uzależnieni, od którego zależy nasze bezpieczeństwo.

Jeszcze tylko kilkanaście minut, jeszcze kilka, to już gdzieś blisko. Franek pierwszy spostrzegł odblask łuny. Od Baligrodu był to nasz pierwszy, wzrokowy kontakt z ziemią. Otucha wlała się w nasze serca. Daleka łuna z każdą sekundą jaśnieje, jaśnieje... i gdzieś tam, spoza otaczających Roztoki wzgórz, wyłania się maleńki ognik. Jeden, a za chwilę drugi i trzeci. Trafiliśmy. Po raz pierwszy w czasie tego lotu odzywam się. Lecimy przez cały czas powyżej bieszczadzkich szczytów, dostrzegamy wyraźnie trzy ogniska tworzące trójkąt. A więc dyżurny sanockiego pogotowia ratunkowego na czas zawiadomił placówkę WOP. Widok ognisk pozwala mi całkowicie pozbyć się emocji.

Wopiści zgromadzeni przy ogniskach już nas słyszą. Wystrzeliwują w górę zielone rakiety. Cieszymy się. Nie jesteśmy sami w tej bezkresnej, czarnej pustce. W pewnym momencie łapię się na tym, że to moje rozluźnienie, spowodowane szczęśliwym dotarciem do miejsca wezwania na ratunek, nie zwalnia mnie wcale od wykonania ostatniego, równie niebezpiecznego w nocnych warunkach manewru.

Wiem, że znajduję się w terenie górzystym o bardzo urozmaiconym ukształtowaniu, a odblask trzech ognisk wcale nie oświetla toru mojego schodzenia w dół. Jedynie wystrzeliwane w górę rakiety przez krótki moment pomagają mi rozpoznawać zarysy terenowych przeszkód. Jestem wdzięczny tym, którzy strzelają. Ale im bardziej zbliżam się do ziemi, tym intensywniej ta rakietowa palba staje się dla nas niebezpieczna. Rakiety zamiast oświetlić podejście w dół, oświetlają wnętrze kabiny śmigłowca.

Co oni wyprawiają? Jedna z wystrzelonych rakiet o mało nie wpadła w krąg wirujących łopat. Na szczęście ktoś rozsądniejszy, tam w dole, dostrzegł zagrożenie jakie stwarza dla nas ta chaotyczna strzelanina i sensownie skoordynował czynności związane z odpalaniem rakiet. Teraz już ich odległości od śmigłowca są prawidłowe i z lądowaniem nie mamy większego problemu.

Pierwszy wyskoczył ze śmigłowca lekarz, podążając do chorego żołnierza. Za nim uczynił to samo Franek Szczepański, by zabezpieczyć rejon kręcącego się, małego śmigiełka, a ja przez dłuższą chwilę siedziałem za sterami i wycierałem chusteczką czoło, zroszone kroplami potu. Pamiętam, rozmyślałem wówczas, co też by się stało, gdyby któraś z tych niefortunnie wystrzeliwanych rakiet trafiła w śmigłowiec i oślepiła mnie, choćby na krótką chwilę, przy podchodzeniu do lądowania? Brrr...! Przepędziłem tę złą myśl od siebie. W sumie jednak szczęśliwie się wszystko skończyło. Poczułem się zmęczony, bardzo zmęczony...

Niepisany był jednak Jerzemu Mendyce wypoczynek po tym niezwykłym, pierwszym w kraju nocnym locie śmigłowcem w terenie górzystym. Lekarz, po zbadaniu chorego żołnierza stwierdził pilną konieczność przetransportowania go do sanockiego szpitala. Pomimo ogromnego zmęczenia i nerwowego wyczerpania, pil. Mendyka nie odmówił wykonania również powrotnego lotu, z Roztok na sanockie, sanitarne lądowisko. Wykonał zadanie do końca. Jeszcze tej samej chmurnej, ciemnej jak smoła nocy, chorym wopistą zaopiekowali się lekarze sanockiego szpitala, ratując mu życie.

**JULIAN WOŹNIAK**

**Powyższy fragment pochodzi z przygotowywanej do druku przez KAW w Rzeszowie książki J. Woźniaka pt. „Nad łunami w Bieszczadach".**

Na rysunku J. Wojciechowskiego i zdjęciu T. Chwałczyka — śmigłowiec SM-1.

**Dalekie rejsy, trasy międzykontynentalne to ambicja towarzystw lotniczych, połączona z wymiernym interesem. To także największy zaszczyt, ale i obowiązek dla lotniczych załóg. Do lotów w dalekie rejsy wybierani są najlepsi z najlepszych — piloci, nawigatorzy, mechanicy pokładowi, stewardesy. Tak jest również w Polskich Liniach Lotniczych LOT.**

**Dalekie, międzykontynentalne rejsy mają swoją specyfikę. Jak wygląda praca załóg samolotów dalekiego zasięgu, z jakimi borykają się problemami, jakie mają satysfakcje, radości i kłopoty, co przeżywają?**

# DALEKIE REJSY

Wyobraźmy sobie, że jesteśmy jednym (jedną) z członków załogi dalekodystansowego samolotu ze znakiem żurawia. Na środę wyznaczono nam lot rejsowy na trasie Warszawa—Taszkient. Startujemy z Okęcia przed północą i po pięciu i pół godzinach jesteśmy u celu, około godziny dziesiątej czasu miejscowego. Dalej, do Bangkoku lecieć będzie inna załoga. My tymczasem udajemy się do hotelu, by odpocząć i czekać na następny, wyznaczony dla nas lot. Mimo, że noc mamy nie przespaną, zasnąć trudno, jest bowiem dzień, słońce mocno świeci, a temperatura — latem sięga w cieniu 45 stopniu Celsjusza. Daje znać zachwiany rytm dobowy. Czekając na następny lot, jedni zażywają relaksu, inni, zwłaszcza nowicjusze, uganiają się po mieście, zwiedzają co się da, robią drobne zakupy. Ale co zwiedzać, jeśli się jest w danym mieście po raz dwudziesty? Służba jednak nie drużba — jak mówi znane powiedzenie — trzeba po prostu czekać na następny lot i wypoczywać, aż do soboty, kiedy przylatuje do Taszkientu kolejny polski samolot o podobnej porze jak poprzedni. Zmieniamy załogę i lecimy z Taszkientu do Bangkoku. Po sześciu i pół godzinach lądujemy w stolicy Tajlandii. Jest około dziewiętnastej czasu miejscowego, zbliża się wieczór. W następny lot, powrotny do Taszkientu, poleci inna załoga, my tymczasem udajemy się do hotelu RAJAH, gdzie znów przyjdzie nam spędzić kilka dni. Zmęczenie i upał powodują, że z przyjemnością chłodzimy się w hotelowym basenie. W hotelowej restauracji możemy skosztować orientalnych potraw. Jest to normalne, zwłaszcza jeśli są one wliczone w służbową cenę noclegu. Gorzej, jeśli trzeba za nie płacić z osobistej diety w miejscowej walucie. Wtedy podświadomie zaczyna działać czarnorynkowy przelicznik dolara w Polsce i okazuje się, że za granicą trzeba płacić krocie za byle co.

Na następny lot czekamy do czwartku, a sposób spędzania czasu jest właściwie prywatną sprawą każdego członka załogi, pod warunkiem wszakże, że wszyscy muszą być absolutnie sprawni i wypoczęci do kolejnego rejsu. Tego dnia nocą, około dwudziestej drugiej, startujemy z Bangkoku. Do Taszkientu lecimy około siedmiu godzin, pod wiatr, i lądujemy tam w godzinach rannych. Noc znów nam uciekła, no ale w hotelu można przecież wypocząć, chociaż nie każdemu udaje się spać w biały dzień.

W Taszkiencie znów czekamy — tym razem do poniedziałku, kiedy około czwartej rano startujemy do lotu powrotnego do Warszawy, do bliskich. Lecimy oczywiście na zachód i odzyskujemy niejako czas, który utraciliśmy lecąc w kierunku wschodnim. Po około sześciu godzinach lotu, około piątej rano czasu warszawskiego jesteśmy na Okęciu. Cieszymy się, że znów jesteśmy w domu, no ale kolejna noc znów nam umknęła. Może jednak uda się usnąć już we własnym łóżku? Następne zachwianie biologicznego rytmu dobowego jest jednak oczywiste; powoduje, że jesteśmy apatyczni, mamy gorsze — refleks, spostrzegawczość i koordynację ruchów, jesteśmy zmęczeni. Nasz stan psychofizyczny jest zachwiany. To, niestety normalne w tym zawodzie, gdy lata się w dalekie rejsy, przede wszystkim w kierunkach równoleżnikowych, daleko na wschód lub zachód.

Poprawa samopoczucia następuje powoli, stopniowo. Po trzech dobach czujemy się nieźle i wydaje się, że znów jest wszystko w porządku, że nasz stan nie odbiega od normy. Są to jednak pozory. Specjalistyczne badania lekarskie wykazały, że stan pełnej równowagi psychofizycznej i i gotowości do kolejnych czynności lotniczych osiągane są dopiero po tygodniu. Trzeba jednak dodać, iż czasokres ten nie jest taki sam dla każdego, że może się zmieniać, jest bowiem zależny od indywidualnej odporności organizmu.

Różna jest też indywidualna praktyka przetrwania kryzysów organizmu w czasie dalekich rejsów. Jedni, niezależnie gdzie się znajdują, starają się zachować rytm dobowy według czasu warszawskiego. Bywa więc, że śpią w dzień, a w nocy próbują zająć się czymkolwiek. Inni odwrotnie — próbują się przystosować możliwie najszybciej do lokalnego czasu i rytmu życia, i dla przykładu przeciągają porę pójścia spać mimo, iż organizm się tego usilnie domaga.

Trudno jest przezwyciężyć zmianę czasu, a więc i rytm dobowy, gdy lecimy ze wschodu na zachód. Dla przykładu, gdy start z Warszawy do Ameryki następuje w porze wieczornej, noc w samolocie trwa szesnaście, osiemnaście, a nawet dwadzieścia godzin. W locie z Tokio do Moskwy noc jest dłuższa nawet trzy razy niż normalnie. Nie jest to przyjemne. Gdy natomiast lecimy z Nowego Jorku (start około szesnastej) do Warszawy (lądowanie około szóstej rano) to noc trwa dla nas około trzech godzin. Jeśli lot na tej trasie odbywa się w czerwcu, na przełomie kalendarzowej wiosny i lata, to przez cały lot trwa biała noc: na północy widać nieustanny świt, a na południu — noc. A gdy zdarzy się nam lot na Alaskę i z powrotem, przeżywamy znów niezapomniane chwile. Z Gdańska startujemy o pierwszej w nocy. O drugiej jesteśmy w Goeteborgu, gdzie uzupełniane jest paliwo w samolocie. Po godzinie—półtorej od startu wlatujemy w dzień, potem ponownie w noc i o trzeciej rano lądujemy w Anchorage. Do lotu powrotnego startujemy o piętnastej trzydzieści czasu lokalnego i aż do Gdańska, wskutek dziewięciogodzinnej różnicy czasu, lecimy wyłącznie podczas dnia. W rejonie bieguna północnego znów lecimy na granicy dnia i nocy, w świetle zorzy polarnej. Obserwowane zjawiska z intensywnymi, oscylującymi jakby opadami-strumieniami, są niezapomniane, chociaż niełatwe do opisania. W Gdańsku lądujemy o dziesiątej, a więc także w pełni dnia.

Jesteśmy znów w Warszawie. Po regulaminowym odpoczynku — za przekroczenie każdej strefy czasowej, a więc trzech godzin różnicy czasu, należy się doba wolnego — jesteśmy ponownie gotowi do dalekiego rejsu. W trosce o nasze samopoczucie i sprawność, planowani jesteśmy w tym czasie na jeden lub kilka rejsów krótszych, europejskich lub śródziemnomorskich, tak byśmy mogli tego samego dnia polecieć tam i z powrotem, i wyspać się w domu, bez zachwiania rytmu dobowego.

Po czterech—pięciu dniach, a nawet po tygodniu od powrotu z dalekiego rejsu — zależy to m.in. od intensywności przewozów lotniczych — znów lecimy w daleki świat. Bywa, że w tę samą co poprzednio stronę, bywa że w przeciwległą. To drugie jest najgorsze dla organizmu, który jest wtedy najbardziej rozchwiany. Gdy lecimy w daleki rejs po raz enty, gdy ciekawość poznawania jest już zaspokojona, dalekie rejsy stają się obowiązkiem, profesjonalną orką, przestają cieszyć.

Znacznie mniej męczące są loty „po południkach", z północy na południe i w kierunku przeciwnym. Samoloty PLL LOT czasami wykonują takie loty — czarterowe — na przykład w głąb Afryki — do Dakaru, Nairobi, a nawet Kapsztadu itp. W takich rejsach, także bardzo dalekich, nie występują zmiany rytmu dobowego, różnica czasu jest minimalna, wynosi bowiem jedną lub dwie godziny. A to oznacza, że w Afryce noc i dzień są mniej więcej w tym samym czasie co w Warszawie. Nowym doświadczeniem dla lotowskich załóg latających w dalekie rejsy są rozpoczęte 30 maja br. loty czarterowe do Australii. Samolot na Antypody startuje z Warszawy o pierwszej w nocy. W Taszkiencie zmienia go inna załoga, która prowadzi samolot do Singapuru, gdzie znów czeka świeża, lotowska załoga, która pracuje na kolejnym odcinku trasy, do Sydney lub Melbourne. Stamtąd, po dobowym wypoczynku ta sama załoga prowadzi samolot na trasie powrotnej do Singapuru. Z Singapuru do Bangkoku i dalej do Taszkientu lot jest udziałem następnej załogi, a kolejna zmiana następuje w Taszkiencie, skąd wypoczęta załoga pracuje na ostatnim, powrotnym odcinku wielkiego rejsu z Polski do Australii i z powrotem.

Dalekie rejsy dla lotniczych załóg to oczywiście wielka frajda, ciekawa praca, możliwość poznawania świata, to przedmiot zazdrości wielu, którzy także chcieliby „za darmo" polecieć na drugi koniec świata i zwiedzić egzotyczne miasta i zakątki w dalekich krajach. To jednak także bardzo odpowiedzialna i wyczerpująca praca. Dalekie rejsy nierzadko przynoszą załogom wiele stresów. Samolot lecąc daleko napotyka różne zjawiska atmosferyczne — turbulencję, burze, oblodzenie. Zdarzają się nieprzewidziane sytuacje ruchowe w przestrzeni powietrznej. Pozornie łatwy dla załogi lot samolotem, który prowadzi pilot automatyczny, jest jednak nieustannym, wymagającym pełnej uwagi czuwaniem i obserwowaniem wskaźników i przyrządów. Nie można o niczym zapomnieć. Trzeba pamiętać o licznych normach, przepisach, wymaganiach itp. niezbędnych w locie. Gdy zbliża się koniec długotrwałego lotu, zmęczoną załogę czeka największy wysiłek — bezpieczny dolot do lotniska i takowe lądowanie. A przecież nie zawsze wszystko układa się tak jakby się chciało, bywa, że trzeba odlecieć na lotnisko zapasowe. Dla przykładu, trzeba wielkiej koncentracji i wysiłku by pewnie i bezpiecznie wykonać procedurę podejścia do lądowania i wylądować w warunkach minimum pogodowego. Niekorzystne zjawiska i zmienne warunki atmosferyczne są wielkim przeciwnikiem załóg lotniczych, którym nie wolno się poddać. Bywało, iż w Warszawie termometry wskazywały minus trzydzieści stopni Celsjusza, a w Dubaiu czy Bangkoku było powyżej trzydziestu lub więcej stopni. Drogi startowe bywają suche, mokre, oblodzone, wiatry — silne, zmienne, boczne, widzialności — wspaniałe i ledwo, ledwo, słońce — oślepiające, nieprzeniknione bywają otchłań burzy lub czerń nocy.

W lotniczej załodze każda funkcja jest ważna, od stewardesy do kapitana. Ale w sytuacjach trudnych decyduje kapitan. Nawet jeśli konsultuje swoją decyzję z członkami załogi, to decyzję podejmuje on sam. Decyzja kapitana na pokładzie samolotu jest najważniejsza, lecz też największy jest jego wysiłek i odpowiedzialność. Nie umniejsza to w niczym odpowiedzialności pozostałych członków załogi samolotu. Na trafność decyzji składa się wiele czynników, takich jak wiedza, umiejętności, inteligencja, doświadczenie; ale także sprawność psychofizyczna i po prostu świeżość.

Niezbędne jest więc przestrzeganie higieny życia. Szczególnie ważne są właściwe odżywianie i wypoczynek. Na dłuższą metę nie opłaca się oszczędzanie na żołądku. Nie można zwłaszcza spożywać posiłków z niepewnych źródeł. Trzeba się szanować, dbać o zdrowie i kondycję. Ważną rolę spełniają rekreacja i sport, chociaż nie musi to być wysoki wyczyn. Błędy w jakimkolwiek z tych poczynań mszczą się wcześniej czy później utratą wysokiej sprawności, niezbędnej w wykonywaniu pracy członka załogi lotniczej samolotu dalekich rejsów.

**HENRYK KUCHARSKI**

**Samolot dalekiego zasięgu Il-62M w barwach Polskich Linii Lotniczych LOT.** **Zdjęcie: Andrzej Pawliszewski**

AEROKLUBY
nr 128

# PRÓBA GENERALNA

**Od 30 maja do 4 czerwca 1988 odbywały się w Lesznie IV Międzynarodowe Mistrzostwa Polski Balonów na Ogrzane Powietrze, które stanowiły próbę generalną przed wrześniowymi mistrzostwami Europy. Na starcie stanęło 17 załóg: po dwie z Czechosłowacji i Republiki Federalnej Niemiec, jedna z Węgier i dwanaście z Polski. Rozegrano pięć konkurencji; szkoda, że wszystkie tego samego rodzaju. Były to loty do celu z miejsc wybranych przez zawodników. Celem był krzyż, na który należało zrzucić marker identyfikujący załogę.**

Jednorodność konkurencji wynikała z braku pełnej obsady komisji sędziowskiej, w tym sędziów obserwatorów. Zaważyło to na obniżeniu atrakcyjności mistrzostw, bo uniemożliwiło rozegranie tak interesującej konkurencji, jak pogoń za lisem. Z tego samego powodu nie mierzono również odległości od krzyża tych markerów, które upadły w promieniu większym niż 200 metrów. Wszystkie balony nie mieszczące się w tej granicy otrzymywały taką samą ilość punktów.

Konkurencje były rozgrywane w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych i często sztuką było przelecenie w odległości na przykład 300 m od celu. Mimo różnych przeciwności, załogi rywalizowały do końca.

W pierwszej konkurencji najlepszy wynik miała załoga balonu „Malév" z Węgierskiej Republiki Ludowej: Robert Koch i jego koleżanka klubowa Lászloné Varga. Zrzucony przez nich marker upadł w odległości 5 metrów od celu.

Jeszcze lepszy rezultat uzyskała w drugiej konkurencji załoga balonu CWL „Leszno", którą tworzyli Bogdan Prawicki i Wacław Majchrzak — 1,93 m. Jednakże wszystkich pobiła podczas rozgrywania ostatniego zadania załoga z Aeroklubu Orląt, latająca na balonie SP-BZU „Dęblin". Andrzej Kołodziejski i Adam Gruszecki ulokowali marker w odległości zaledwie 0,65 m od krzyża. Drugi wynik tego dnia uzyskała załoga balonu „Mostostal" — Hieronim Kosmowski i Waldemar Wojtasiewicz z A. Poznańskiego, której marker upadł 0,74 m od celu.

Były jednak i zrzuty pechowe. Ireneusz Cieślak i Andrzej Michałowicz, latający w koszu najpiękniejszego balonu mistrzostw — SP-BZI „Kościuszko", zrzucili swój marker zamiast w wyłożony krzyż — w koronę balonu SP-BYL „Zuch" harcerzy z Kępna, który znajdował się niżej. W taki oto sposób znacznik „kościuszkowców" został wywieziony na odległość 116 metrów od celu, co zaowocowało ich spadkiem na 14 miejsce z liczbą 235 punktów.

Zdjęcie: Bolesław Pych

**Po rozegraniu wszystkich konkurencji wyniki końcowe mistrzostw przedstawiały się następująco: 1. Bogdan Prawicki i Wacław Majchrzak (Aeroklub Leszczyński, balon SP-BYD „CWL Leszno") — 4377 pkt, 2. Andrzej Kołodziejski i Adam Gruszecki (A. Orląt, SP-BZU „Dęblin") — 4100 pkt, 3. Eugeniusz Olszański i Henryk Oleśiejuk (A. Leszczyński, SP-BYL „Kępno") — 4067 pkt, 4. Robert Koch i Lászloné Varga (WRL, HA-828 „Malév") — 4019 pkt, 5. Ivan Kubiček i Aleš Kubiček (CSRS, OK-4014) — 3954 pkt, 6. Peter Schellhove i Jorg Oblachen (RFN, D-Herforder Pils) — 3664 pkt, 7. Hieronim Kosmowski i Waldemar Wojtasiewicz (A. Poznański, SP-BYK „Mostostal") — 3497 pkt, 8. Piotr Szary i Ryszard Nocoń (A. Śląski, SP-BZX „Skrzydlata Polska") — 3490 pkt, 9. Vratislav Hlavaty i Vladimir Lacina (CSRS, OK-8006) — 3231 pkt, 10. Krzysztof Kocot i Krzysztof Michalec (HKB Kraków, SP-BZP „Harcerz") — 3126 pkt, 11. Waldemar Ozga i Krzysztof Mucek (A. Śląski i A. Łódzki, SP-BYB „Loteria Błękitna") — 3095 pkt, 12. Władysław Bohojło i Edmund Jaremczak (Białystok, Elbląg, SP-BYI „Renoma") — 3049 pkt, 13. Andrzej Ćwikła i Lech Podbielło (SKB Białystok, SP-BZS „Almatur") — 2998 pkt, 14. Peter Schmid i Henrich Fiedler (RFN, D-Ostsee) — 2673 pkt, 15. Grażyna Dobczyńska i Władysław Urbuś (A. Leszczyński i A. Łódzki, SP-BZT „Głos Robotniczy") — 2613 pkt, 16. Witold Walawski i Edward Paterek (A. Stalowowolski, SP-BYE „Huta Stalowa Wola") — 2496 pkt, 17. Ireneusz Cieślak i Andrzej Michałowicz (A. Leszczyński i A. Warszawski, SP-BZI „Kościuszko") — 2329 pkt.**

Mistrzostwa Polski Balonów na Ogrzane Powietrze odbyły się cicho i skromnie, bez fanfar i publiczności. Zabrakło również przedstawicieli prasy.

Zakończenie odbyło się już bardziej uroczyście niż rozpoczęcie. Zaproszono gości, były nagrody i podium dla zwycięzców, ale i tym razem zabrakło oprawy propagandowej i publiczności, która w każdym przypadku stanowi o popularności dyscypliny sportowej. Należy żałować, że w tak lotniczym mieście jak Leszno nie zatroszczono się wcześniej o spopularyzowanie tej pięknej imprezy lotniczej.

A wydźwięk optymistyczny? Zbliżają się Mistrzostwa Europy Balonów na Ogrzane Powietrze, które będą rozegrane na początku września br. w Lesznie. Organizatorzy zapewniają, że będzie to impreza godna światowego poziomu. Trzymamy ich za słowo.

**BOLESŁAW GACZKOWSKI**
**ANDRZEJ MACIEJCZAK**

## Z pracy Komisji Wychowania i Propagandy

# DOBRY POCZĄTEK

20 czerwca 1988 w Biurze Zarządu Głównego Aeroklubu PRL zebrała się na swym pierwszym posiedzeniu nowo powołana Komisja Wychowania i Propagandy. W obradach uczestniczyli następujący jej członkowie:

**Przewodniczący** — Jerzy Ryszard Konieczny, redaktor naczelny tygodnika „Skrzydlata Polska", **zastępca przewodniczącego** — Bolesław Gaczkowski, redaktor kolumny „Aeroklub", **sekretarz** — Jerzy Sikora, kierownik Wydziału Propagandy i Wychowania Aeroklubu PRL oraz **członkowie:** Czesław Petrykowski — przedstawiciel Ministerstwa Edukacji Narodowej, Mieczysław Chormański — pracownik naukowy Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej i publicysta, Jan Dziuba — pracownik redakcji wojskowej telewizji w Warszawie, Edmund Jaszkowski — publicysta tygodnika WL i WOPK „Wiraże".

Z przyczyn służbowych byli nieobecni: Marian Świtała — przedstawiciel Głównego Zarządu Politycznego WP, Stefan Nowakowski — dyrektor Wojskowej Agencji Fotograficznej, delegat Komitetu do spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej.

O wadze, jaką przywiązuje do prac Komisji Wychowania i Propagandy kierownictwo Aeroklubu PRL, świadczy obecność podczas obrad prezesa gen. bryg. pil. Jerzego Zycha, sekretarza generalnego płk. dypl. pil. Janusza Charachajczuka oraz dyrektora do spraw wychowania i propagandy płk. mgr. Stefana Ogorzałka.

W toku obrad członkowie zapoznali się z regulaminem komisji i po dyskusji dokonali jego zatwierdzenia, wysłuchali informacji o przebiegu XIV Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, przedyskutowali koncepcję działalności komisji w roku bieżącym i założenia perspektywiczne na 1989, omówili sprawy bieżące.

Głównym tematem obrad była rola propagandy lotnictwa w społeczeństwie i działania Aeroklubu PRL w sferze patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży. W obydwu tych dziedzinach jest jeszcze wiele do zrobienia, zważywszy iż Aeroklub PRL działa na rzecz wszystkich rodzajów lotnictwa i zmierza do prowadzenia spójnej polityki lotniczej w państwie.

Prowadzenie komunikatywnej i przekonywającej propagandy polskiego lotnictwa sportowego jest szczególnie ważne dziś, gdy boryka się ono z wieloma trudnościami finansowymi, kadrowymi i sprzętowymi. Zatem zadaniem pracowników i działaczy społecznych pionu propagandy, zarówno w centrali, jak i w terenie, jest szerzenie wiedzy o stowarzyszeniu, podkreślanie jego roli w wychowaniu, szkoleniu i w sporcie, a także pozyskiwanie nowych członków i sympatyków, skłonnych wspierać Aeroklub PRL w jego ze wszech miar pożytecznej działalności.

Podczas dyskusji uwypuklono rolę szybkiej i rzeczowej informacji o Aeroklubie, szczególnie w okresie letnim, gdy prowadzi on rozwiniętą działalność we wszystkich jednostkach terenowych. Członkowie komisji wskazali na potrzebę funkcjonowania w pionie propagandy osoby pełniącej funkcję rzecznika prasowego. Powinien on dysponować pełnym zasobem informacji o tym, co się dzieje w Aeroklubie PRL, udostępniać ją środkom masowego przekazu, zabiegać o to, by była ona rzetelna, pełna i interesująca.

Za mankament uznali uczestnicy obrad niedostateczny przepływ informacji wewnątrz stowarzyszenia, co ujemnie rzutuje na kontakty z prasą, radiem i telewizją. Dotyczy to szczególnie przebiegu i wyników imprez krajowych i zagranicznych.

Z zagadnieniem tym wiąże się potrzeba prowadzenia szczegółowej dokumentacji i gromadzenie pełnej informacji o działalności Aeroklubu PRL, co jest niezbędne w podejmowaniu prac badawczych, wydawniczych i historycznych.

Prezes Aeroklubu PRL i sekretarz generalny poparli plan pracy Komisji Wychowania i Propagandy w najbliższym okresie, podkreślili potrzebę jej współdziałania z pozostałymi komisjami specjalnościowymi, a także z komórkami organizacyjnymi Biura Zarządu Głównego, a także z Radą Seniorów Lotnictwa. Zwrócili uwagę na konieczność popularyzowania inicjatyw gospodarczych Aeroklubu PRL.

Za pożyteczne i niezbędne uznano organizowanie centralnego Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów.

W łonie komisji postanowiono powołać zespoły problemowe: do spraw polityki lotniczej, wychowania patriotyczno-obronnego, współpracy ze środkami masowego przekazu.

Podczas następnego posiedzenia komisja omówi między innymi sprawy związane z obchodami rocznic w lotnictwie polskim oraz inicjatywy z zakresu rekreacji i współzawodnictwa między aeroklubami regionalnymi.

**BOLESŁAW GACZKOWSKI**

Zawody szybowcowe kadry narodowej

# PUCHAR BESKIDÓW

Tegoroczne zawody stały pod znakiem intensywnego latania. Każdy dzień był dobrze wykorzystany: jak nie konkurencja, to nieobowiązkowy trening w okolicach Żaru. Latano tylko w obrębie Beskidów, więc aby zaplanować trasy o odpowiedniej długości, prowadzono je przez znaczną ilość punktów zwrotnych. Pomocą w nawigowaniu był zapewne fakt, że większość tych punktów, w różnej kombinacji, powtarzała się w kolejnych konkurencjach.

Oficjalne rozpoczęcie zawodów odbyło się z jednodniowym opóźnieniem, z powodu braku stosownej liczby zawodników. Zlecieli się jednak nazajutrz i w poniedziałek 25 kwietnia 1988 kierownik sportowy zawodów Antoni Kufel (na co dzień szef Szkoły Szybowcowej Żar) wypuścił zawodników na trasę: Żar — Osielec — Górki Wielkie — Krzeszów — Boracza — Górki Wielkie — Żar o łącznej długości 250 km. Trasę obleciało dziewięciu szybowników, z których najlepszy był Stanisław Witek z Aeroklubu Wrocławskiego (uzyskał przeciętną prędkość 86,2 km/h) przed Stanisławem Zientkiem z A. Bielsko-Bialskiego i Januszem Centką z A. Leszczyńskiego. Ponieważ trasa ocierała się o Żar i Bielsko-Białą, a lądowiska były podane wcześniej, większość zawodników spośród lądujących w terenie ściągnięto samolotami.

Druga konkurencja była kombinacją przelotu po znanych już punktach zwrotnych: Żar — Krzeszów — Boracza — Górki Wielkie — Krzeszów — Boracza — Żar. Początkowo planowano trasę dłuższą, ale słaby rozwój termiki spowodował, że po długim wyczekiwaniu zdecydowano się na trasę 196 km. Tym razem przodował Janusz Centka (84,3 km/h), tuż za nim był Stanisław Zientek i nieco dalej Stanisław Kluk z A. Stalowowolskiego. Całą trasę obleciało piętnastu zawodników.

Następnego dnia odbyła się trzecia konkurencja o długości 192 km: Żar — Górki Wielkie — Boracza — Krzeszów — Górki Wielkie — Jeleśnia — Żar. Niestety, nie była to konkurencja udana. Całą trasę obleciał jedynie Franciszek Kępka z A. Bielsko-Bialskiego (58,9 km/h), tuż za nim był Mariusz Rachwał z A. Zamojskiego. Januszowi Trzeciakowi z A. Rzeszowskiego zabrakło jedenastu kilometrów, aby doleciec do mety. Ściąganie szybowników z terenu przebiegało sprawnie i przed północą wszyscy już byli na Żarze. Ponieważ konkurencję jako prędkościową ukończyło tylko dwóch zawodników, więc zwycięzca otrzymał jedynie 682 punkty w porównaniu z 1000 punktów w pierwszej konkurencji i 942 punktami przyznanymi w drugiej konkurencji.

Mając przeprowadzone trzy konkurencje i w perspektywie pogodę nie rokującą dobrych wyników, następne dwa dni zostały przeznaczone na trening w rejonie lotniska.

W sobotę 30 kwietnia zawodnicy znów wyruszyli na trasę, tym razem o długości 311,5 km. Konkurencja była za 1000 punktów, a całą trasę przebyło osiemnastu szybowników. Zwycięzca, Franciszek Kępka, przebył ją z prędkością 115 km/h, Stanisław Zientek — z odrobinę mniejszą, a trzeci zawodnik, trener szybowcowej kadry narodowej Henryk Muszczyński z prędkością 112 km/h.

Po czterech konkurencjach prowadził Janusz Centka z liczbą 3384 pkt przed Januszem Trzeciakiem (3144 pkt) i Stanisławem Zientkiem (3127 pkt). Czwarta konkurencja, dzięki dobrej pogodzie i trafnie dobranej trasie była jedną z dwóch najbardziej udanych podczas całych zawodów.

Kolejna konkurencja była zaplanowana na 1 maja. Pogoda dopisała, ale utrudnienia ruchowe spowodowały (mimo licznych monitów i interwencji kierownictwa zawodów), że dopiero przed 15:00 rozpoczęliśmy start ziemny do oblotu już mocno okrojonej trasy: Żar — Krzeszów — Górki Wielkie — Krzeszów — Żar o długości zaledwie 133 km. Zwyciężył Adam Sikora z A. Ziemi Lubuskiej (102 km/h) przed Dariuszem Brzykcym z A. Elbląskiego i Stanisławem Witkiem.

Trasa była krótka, więc oblecieli ją wszyscy z wyjątkiem trzech pechowców, z których jeden zademonstrował nam w niezamierzony sposób walory Jantara jako jednostki pływającej. Sam widziałem ten szybowiec na holu za motorówką. A że było to niedzielne i w dodatku pierwszomajowe popołudnie, więc można sobie wyobrazić, jaką atrakcję mieli mieszkańcy okolic Międzybrodzia i przebywający tam turyści.

Pomijając humorystyczno-widowiskowy charakter tego zdarzenia, trzeba podkreślić iż był to jedyny podczas zawodów (i niezbyt groźny) przypadek uszkodzenia sprzętu. Andrzej Ogonowski, przyduszony na dolocie w dolinie Soły, podjął chyba jedyną możliwą w tej sytuacji decyzję lądowania na jeziorze, w odległości kilkuset metrów od lądowiska na Żarze. Poza zamoczeniem przyrządów i radiostacji, uległy uszkodzeniu hamulce aerodynamiczne w prawym skrzydle, nieopatrznie niezamknięte w momencie wodowania, a także osłony podwozia, mimo jego schowania.

Nie najlepsza pogoda i silny wiatr zadecydowały o wyznaczeniu 2 maja stosunkowo krótkiej trasy o długości 164,5 km, według znanych już doskonale punktów zwrotnych: Żar — Osielec — Boracza — Żar. Obleciało ją 16 zawodników, z których najwyższą prędkość uzyskał Adam Krasnodębski z A. Opolskiego (100,2 km/h) przed Januszem Trzeciakiem i Waldemarem Jaworskim z A. Robotniczego w Świdniku. Po tej konkurencji Krasnodębski został liderem.

We wtorek wiatr się jeszcze nasilił, a słońce prawie na stałe schowało się za chmurami, więc zarządzono dzień treningowy dla zawodników, którzy do woli mogli polatać na żaglu i na fali.

Wiele wysiłku w tym dniu włożyli piloci holujący, do których również należałem. Uwzględniając lokalne warunki startu i lądowania na Żarze, była to ciężka praca. Wynikało to zarówno z dużej prędkości wiatru i turbulencji, a także z faktu, że na Żarze zawsze jest jeden kierunek startów i lądowań (ze stokiem i pod stok), więc holownicy i zawodnicy mieli trochę atrakcji.

Następnego dnia wiatr ucichł, pokazało się słońce, dlatego kierownictwo zawodów zaplanowało kolejną dużą konkurencję: 343-kilometrowy wielobok z punktami zwrotnymi w miejscowościach: Żar — Tylmanowa — Górki Wielkie — Osielec — Boracza — Żar. W tej konkurencji wynikiem 125,1 km/h błysnął jeden z dwóch seniorów naszej kadry Stanisław Kluk. Widocznie była to jego odpowiedź na utratę prawie 900 punktów w czwartej konkurencji, na skutek awarii aparatu fotograficznego. Była to kolejna udana konkurencja, bo nie ukończyło jej tylko dwóch zawodników.

Ostatnim dniem latania zawodniczego był czwartek, 5 maja. Pogoda już nie ta co dzień wcześniej, lecz kilometrów na trasie konkurencji niewiele mniej — 337,5. Do znanych już punktów zwrotnych doszło jeszcze lotnisko w Rybniku. Uzyskane prędkości nie były rewelacyjne, lecz wyrównane. Najlepszy wynik zdobył Centka (88 km/h) przed Kępką i Sikorą (87 km/h). Dziewiąta, Ilona Jaworska z A. Robotniczego w Świdniku, przebyła tę trasę z prędkością 85 km/h.

Świadomość rozegrania aż ośmiu konkurencji oraz nie najlepsza pogoda zadecydowały, że piątek stał się dniem odpoczynku i nieco przyspieszonego oficjalnego zakończenia zawodów. Już od rana w sobotę zaczęły zlatywać się Wilgi i Gawrony po odbiór swoich zawodników. W niedzielę Żar był już wolny dla lotniarzy.

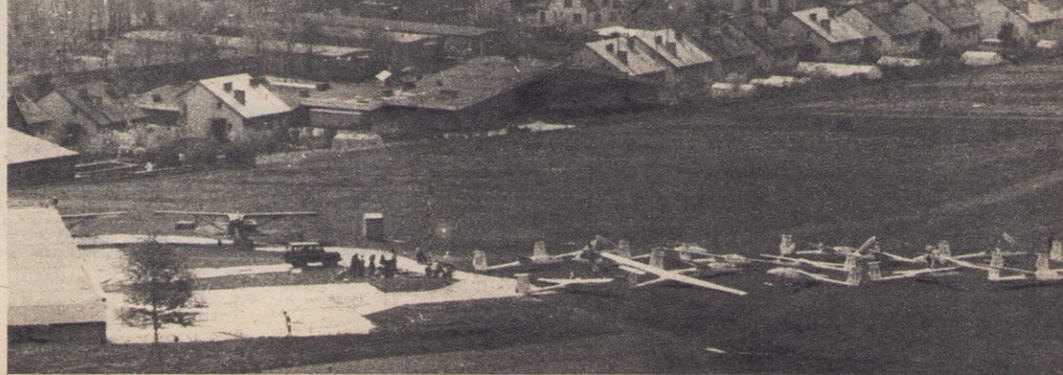
W Zawodach Szybowcowych Kadry Narodowej o Puchar Beskidów zwyciężył Adam Krasnodębski, który w dobrym stylu pokonał bardziej utytułowanych konkurentów. Latały również panie, ale tylko jedna z nich — Ania Chrząszcz z A. Wrocławskiego nawiązała równorzędną walkę z kolegami z kadry i zajęła 7 miejsce.

**EDWARD MARGAŃSKI**

**SZYBOWCOWE ZAWODY KADRY NARODOWEJ O PUCHAR BESKIDÓW**
**Żar ● 1988-04-24—05-08**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Adam Krasnodębski (Opole) | — 5 787 pkt. |
| 2. | Janusz Centka (Leszno) | — 5 717 pkt. |
| 3. | Janusz Trzeciak (Rzeszów) | — 5 549 pkt. |
| 4. | Stanisław Witek (Wrocław) | — 5 443 pkt. |
| 5. | Stanisław Zientek (Bielsko-Biała) | — 5 245 pkt. |
| 6. | Adam Sikora (Zielona Góra) | — 5 158 pkt. |
| 7. | Anna Chrząszcz (Wrocław) | — 5 119 pkt. |
| 8. | Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) | — 5 057 pkt. |
| 9. | Tomasz Krok (Stalowa Wola) | — 4 881 pkt. |
| 10. | Mariusz Poźniak (Leszno) | — 4 640 pkt. |
| 11. | Stanisław Kluk (Stalowa Wola) | — 4 271 pkt. |
| 12. | Jacek Dankowski (Leszno) | — 4 106 pkt. |
| 13. | Piotr Kuchta (Lubin) | — 4 105 pkt. |
| 14. | Henryk Muszczyński (Leszno) | — 3 922 pkt. |
| 15. | Waldemar Jaworski (Świdnik) | — 3 892 pkt. |
| 16. | Dariusz Brzykcy (Elbląg) | — 3 679 pkt. |
| 17. | Mariusz Rachwał (Zamość) | — 3 476 pkt. |
| 18. | Wojciech Więcławski (Łódź) | — 3 042 pkt. |
| 19. | Ilona Jaworska (Świdnik) | — 2 932 pkt. |
| 20. | Jolanta Kopicka (Grudziądz) | — 2 188 pkt. |
| 21. | Maksymiliana Paszyc (Leszno) | — 2 141 pkt. |
| 22. | Andrzej Ogonowski (Grudziądz) | — 1 275 pkt. |

**Powyżej: uczestnicy tegorocznych Zawodów Szybowcowych Kadry Narodowej o Puchar Beskidów. Czwarty z lewej: zwycięzca zawodów Adam Krasnodębski. Poniżej: Jantary Standard na szybowisku Żar, przed startem do kolejnej konkurencji.**
**Zdjęcia: Jerzy Cisowski**



# NIEMIECKIE SAMOLOTY W RAF

**W bogatej literaturze na temat wojny powietrznej w latach 1939—1945 stosunkowo mało miejsca poświęca się wykorzystaniu przez strony walczące sprzętu przeciwnika. Wynika to przede wszystkim z faktu, że działalność taka miała charakter poufny i ze zrozumiałych względów otaczała ją tajemnica. Latający sprzęt przeciwnika uzyskiwany był w różny sposób i służył różnorodnym celom. Wraki zestrzelonych samolotów wroga poddawane były drobiazgowym badaniom technicznym dla oceny uzbrojenia, wyposażenia, napędów i rozwiązań konstrukcyjnych, natomiast obiekty przechwycone w stanie zdatnym do lotu służyły badaniom w locie, w celu porównania osiągów i właściwości lotnych z analogicznymi cechami sprzętu własnego. Niekiedy tylko, zwłaszcza w Niemczech hitlerowskich, wykorzystywane były dla celów propagandowych i dywersyjnych.**

Pierwszym samolotem niemieckim, jaki został zdobyty przez Royal Air Force w stanie umożliwiającym doprowadzenie go do wykonywania lotów, był dwusilnikowy bombowiec He 111 H-1 (nr fabr. 6353). 9 lutego 1940 wchodzący w skład II dywizjonu KG 26 samolot brał udział w atakowaniu konwoju u wschodnich wybrzeży Anglii. Ostrzelany przez Spitfire'a z dywizjonu 602 RAF, lądował przymusowo na bagnach koło North Berwick Law z przedziurawionymi przez pociski zbiornikami oleju, odnosząc tylko lekkie uszkodzenia. Został naprawiony i 14 sierpnia 1940 rozpoczął z numerem ewidencyjnym AW177 służbę w specjalnie utworzonym „cyrku" RAF, w którym piloci brytyjscy zapoznawać się mogli z właściwościami i osiągami typowego, nieprzyjacielskiego bombowca. Zadanie to He 111 AW177 wykonywał przez ponad trzy lata, aż do 10 listopada 1943, kiedy to uległ zniszczeniu po wpadnięciu na małej wysokości w korkociąg podczas startu z lotniska Polebrook — gdy pilot podjął rozpaczliwą próbę wyminięcia innego, zdobycznego samolotu niemieckiego Ju 88, lądującego na tym samym pasie z przeciwnego kierunku.

Kolejną cenną zdobyczą stał się dla RAF jednomiejscowy myśliwiec Messerschmitt Bf 109E-3 z II/JG 54, którego pilot omyłkowo wylądował w pierwszych dniach maja 1940 na francuskim lotnisku Woerth k. Bas-Rhin w głębokim przekonaniu, że jest to lotnisko niemieckie. Myśliwiec przekazany został najpierw do instytutu badawczego Royal Aircraft Establishment (RAE) w Farnborough, gdzie piloci doświadczalni dokonali pomiaru osiągów i właściwości lotnych, a następnie do specjalnej jednostki RAF (Enemy Aircraft Flight) w Tangmere, w której aż do 1942 służył do ćwiczebnych walk z kolejnymi, rozwojowymi wersjami samolotów Hurricane i Spitfire. Gdy po niemieckiej stronie Bf 109E (Emil) został zastąpiony przez ulepszoną wersję Bf 109G (Gustav), wysłużony „królik doświadczalny" został wycofany ze służby.

Pierwszy Gustav, Bf 109G-2 (nr fabr. 10 639) przywieziony został do Wielkiej Brytanii 26 grudnia 1943 z Sycylii, po zdobyciu w stanie zdatnym do lotu przez brytyjskie oddziały desantowe. Po namalowaniu znaków RAF i oznaczenia RN228 oraz próbach osiągów i właściwości lotnych w Farnborough, włączony został do jednostki doskonalenia taktyki myśliwców (Air Fighting Development Unit) w Duxford.

Doskonalszy model Gustava, Bf 109G-6 (nr fabr. 412 951), trafił do rąk angielskich 21 lipca 1944, po omyłkowym lądowaniu niemieckiego pilota na lotnisku RAF w Manston. Natychmiast włączony został do AFDU, gdzie poddano go szerokim badaniom porównawczym w locie, w konfrontacji z najnowszymi wersjami myśliwców brytyjskich i amerykańskich, Spitfire LF IX, Spitfire XIV i Mustang III (P-51C).

Zdolny do lotu egzemplarz dwusilnikowego, ciężkiego myśliwca Messerschmitt Bf 110C-4 pozyskany został w początkowej fazie bitwy o Wielką Brytanię przez naprawę — przy szerokim wykorzystaniu części z innych zestrzelonych maszyn — samolotu zmuszonego do przymusowego lądowania w Goodwood 21 lipca 1940. Rozpoczął 15 lutego 1941 próby w RAE Farnborough, a następnie służbę w AFDU pod oznaczeniem AX772. Samolot latał do listopada 1945.

Samolotem niemieckim, który znalazł się podczas wojny w rękach brytyjskich w największej liczbie — sześciu egzemplarzy, był dwusilnikowy bombowiec nurkujący Ju 88 (stosowany również jako ciężki myśliwiec nocny).

Pierwszy z tych samolotów, Ju 88A-1 (nr fabr. 7036), uszkodzony podczas przymusowego lądowania latem 1940, doprowadzony został do stanu zdatności do lotu i po oznaczeniu numerem AX919 poddano go wiosną 1941 pewnym próbom w RAE w Farnborough. Zostały one przerwane, gdy 24 lipca 1941 na znajdującym się jeszcze w budowie lotnisku Lulsgate Bottom koło Bristolu wylądował przez omyłkę pełnosprawny Ju 88A-6 i gdy cztery miesiące później, w listopadzie, ten sam błąd powtórzył inny niemiecki pilot, lądując w Chivenor na Ju 88A-5. Obydwa samoloty, po obowiązkowych próbach w RAE Farnborough, przeszły pod oznaczeniami EE205 (egzemplarz z Lulsgate Bottom) i HM509 (egzemplarz z Chivenor) do taktycznych badań w doświadczalnym instytucie samolotów i uzbrojenia (Aircraft and Armament Experimental Establishment). Na podstawie wyników tych badań opracowano na użytek pilotów RAF zalecenia dotyczące walki z tym groźnym samolotem.

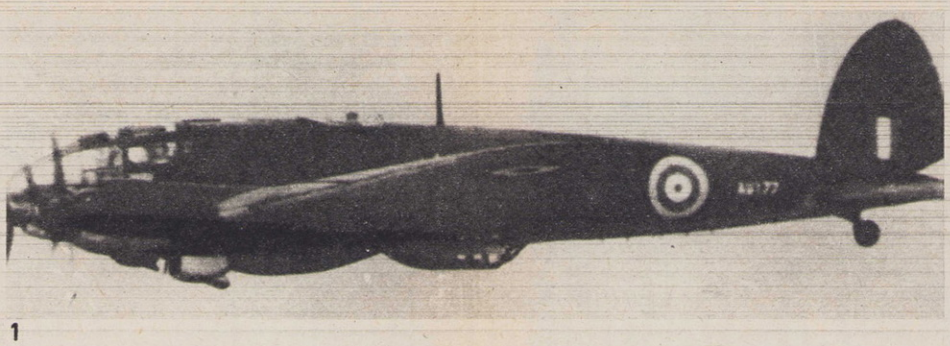
Szczególną wartość miał Ju 88, który pozyskany został przez RAF w maju 1943. Okoliczności towarzyszące temu wydarzeniu są sensacyjne. Samolot — ciężki myśliwiec nocny Ju 88R-1 (nr fabr. 360043), wchodzący w skład 10/NJG 3 — lądował na lotnisku Dyce k. Aberdeen w Szkocji w niedzielę 9 maja 1943 po południu. Nie było to jednak lądowanie omyłkowe, jak w przypadku innych samolotów, lecz z góry zaplanowane. Jak wynika z raportów Royal Observer Corps — samolot lądował w Dyce w eskorcie Spitfire'ów, z którymi spotkał się po przecięciu linii brzegowej 24 km na północ od Aberdeen. Pilotem samolotu był por. Heinrich Schmitt, syn b. ministra spraw zagranicznych Republiki Weimarskiej Gustava Stresemana, współpracujący z wywiadem brytyjskim od 1940. Dwa lata wcześniej, w nocy z 20 na 21 maja 1941, Schmitt dokonał na bombowcu Do 217 lotu na lotnisko RAF w Lincoln dla doręczenia Brytyjczykom pakietu tajnych dokumentów. Lądowanie odbyło się na lotnisku z oświetlonym pasem startowym, postój trwał zaledwie chwilę i samolot natychmiast wystartował.

Szczególne znaczenie samolotu Schmitta polegało na tym, że był on wyposażony w seryjny radar pokładowy FuG 202 Liechtenstein BC, którego przebadanie umożliwiło Brytyjczykom opracowanie skutecznych urządzeń zakłócających. O ucieczce Schmitta Niemcy dowiedzieli się dopiero po miesiącu (samolot był uznany za zaginiony), kiedy pilot i pozostali członkowie załogi wystąpili przed mikrofonami BBC.

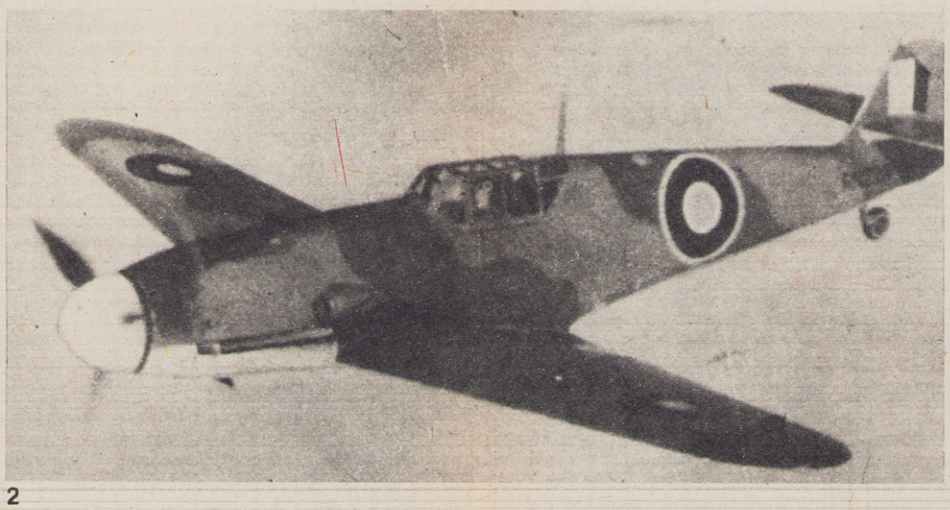
Kolejny Ju 88, jaki wpadł w ręce RAF 22 lipca 1943, był podarunkiem rumuńskiego pilota, który zbiegł nowiutkim Ju 88D-1 na Cypr, na lotnisko Limasol.

Ostatni, szósty Ju 88 model G-1, należący do 7/NJG2, stał się łupem Brytyjczyków 13 lipca 1944. Pilot tego samolotu, wyposażonego w najnowocześniejszą odmianę radaru pokładowego Lichtenstein SN-2 oraz aparaturę odzewową Flensburg, lądował omyłkowo na lotnisku RAF Woodbridge w hrabstwie Essex, po powrocie z patrolu nad Morzem Północnym według wskazań busoli... odczytanych z błędem 180°.

Na zdobycie zdatnego do lotu egzemplarza samolotu myśliwskiego Focke Wulf FW 190, który po raz pierwszy wszedł do akcji nad kanałem La Manche w lipcu 1941, wykazując znaczną przewagę osiągową nad sprzętem brytyjskim, przyszło RAF czekać cały rok. Pomógł przypadek. Pod wieczór 23 lipca 1942 lecąca nisko grupa samolotów Spitfire została zaatakowana w pobliżu Start Point koło Devon przez kilka FW 190, zbliżających się od zachodzącego słońca. Walka, w której obie strony odniosły po jednym sukcesie, była krótka, gdyż brytyjskie i niemieckie samoloty miały wówczas krytycznie małe ilości paliwa w zbiornikach. Walczące samoloty rozproszyły się. Jeden z FW 190, którego pilot najwyraźniej utracił orientację, skierował się na północny-wschód, w kierunku Exeter. Natychmiast poderwano z lotniska w

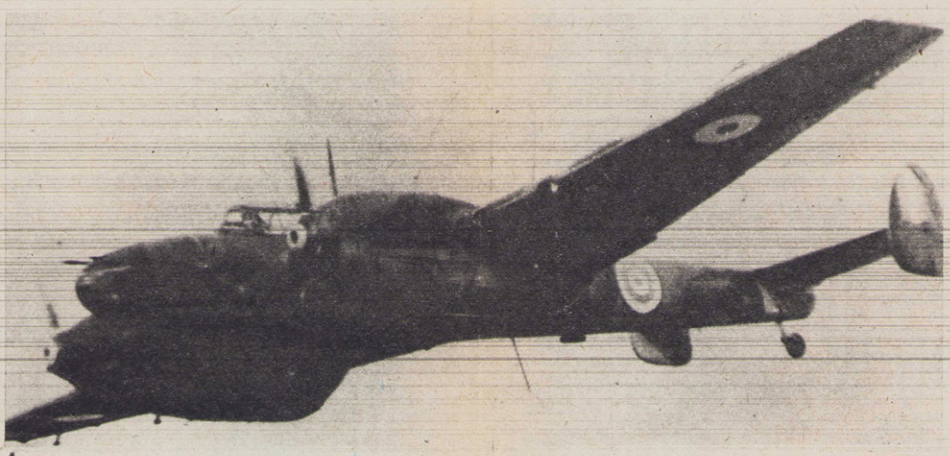


1



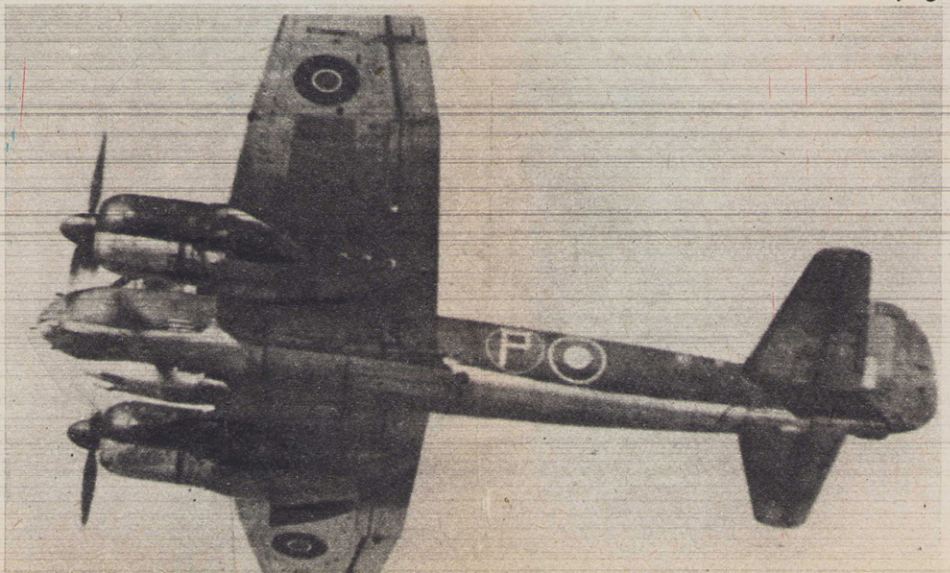
2

3

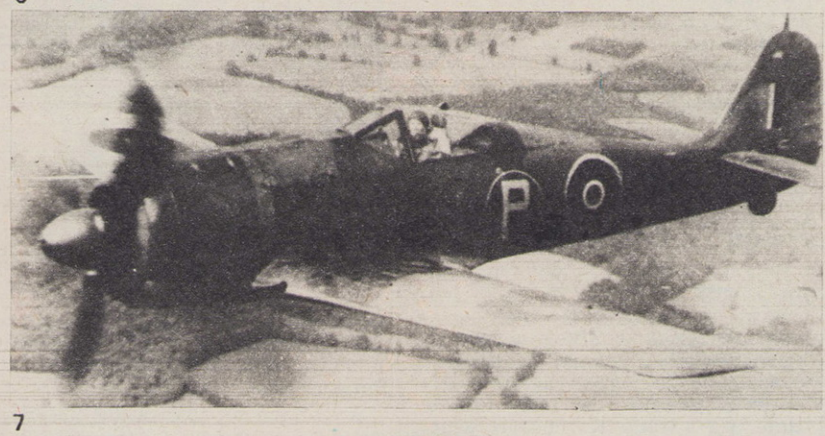


4

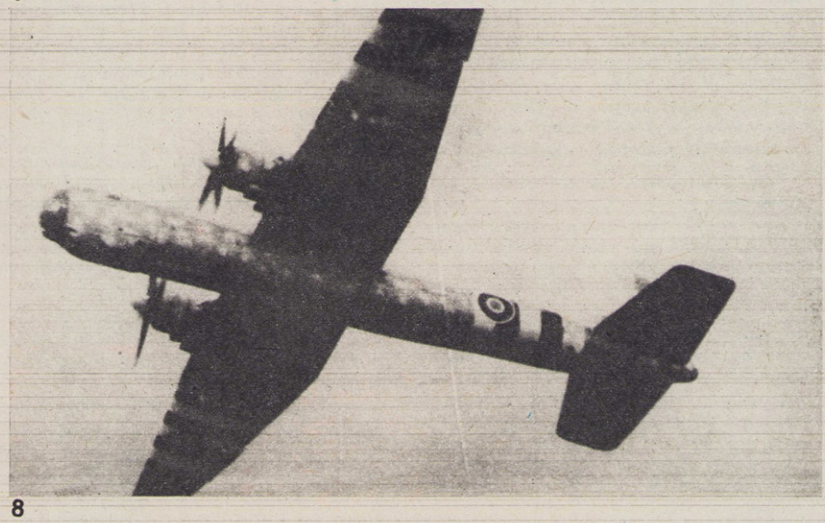
5



6



7



8

Na zdjęciach:

1. Bombowiec Heinkel He 111 H-1, zdobyty przez RAF w 1940.
2. Myśliwiec Messerschmitt Bf 109G-2 zdobyty na Sycylii w 1943.
3. Myśliwiec Messerschmitt Bf 109G-14/U4 uzyskany przez RAF w 1945.
4. Ciężki myśliwiec Messerschmitt Bf 110C-4, uzyskany przez RAF w 1940.
5. Ciężki nocny myśliwiec Ju- 88R-1, który lądował 9 maja 1943 na lotnisku Dyce w Szkocji.
6. Ciężki nocny myśliwiec Junkers Ju 88G-1, wyposażony w radar Liechtenstein SN-2, zdobyty przez RAF w 1944, po omyłkowym lądowaniu na lotnisku Woodbridge.
7. Myśliwiec Focke Wulf Fw 190A-4/U8, który wpadł w ręce RAF po omyłkowym lądowaniu na lotnisku Manston w kwietniu 1943.
8. Ciężki bombowiec Heinkel He 177A-5/R6, zdobyty z pomocą francuskiego ruchu oporu w 1944, podczas prób w RAE Farnborough.

Zdjęcia ze zbiorów Ryszarda Witkowskiego

tym mieście kilka Spitfire'ów, ale nim zdołały przechwycić przeciwnika nastąpiło coś, czego się nikt nie spodziewał. O 20:35 samotny FW 190 nadleciał nad lotnisko RAF Pembrey koło Swansea, wykonał nad nim powolną sterowaną „beczkę zwycięstwa", otworzył z fantazją podwozie, gdy był jeszcze w pozycji plecowej, i po wykonaniu ostrego nawrotu... wylądował. Dziwne manewry nieprzyjacielskiego samolotu obserwował przez lornetkę jeden z dyżurnych pilotów lotniska sierż. Jeffreys. Gdy FW 190 podkołował ku wieży kontrolnej, wskoczył na skrzydło maszyny i wymierzył w zdumionego pilota lufę pistoletu.

Niemiecki pilot, por. Armin Faber zeznał później, że był przekonany o lądowaniu na swym macierzystym lotnisku na półwyspie Cherbourg. Zrozpaczony, że uczynił nieprzyjacielowi tak cenny dar, usiłował w niewoli popełnić samobójstwo.

Samolot Fabera, FW 190A-3 (nr fabr. 5313), został natychmiast przewieziony transportem kołowym z Pembrey do Farnborough, gdzie zdemontowano go i poddano drobiazgowym badaniom technicznym. Po ponownym zmontowaniu został oblatany 3 lipca przez Wg Cdr Hugh J. Wilsona i włączony jako MP499 do jednostki doskonalenia taktyki myśliwców AFDU w Duxford. Latał w niej do 29 stycznia 1943.

Kolejne trzy FW 190 znalazły się w brytyjskich rękach w 1943. Pierwszy z nich, FW 190A-4, lądował omyłkowo na lotnisku RAF West Malling, we wczesnych godzinach rannych 17 kwietnia. Do AFDU trafił pod oznaczeniem PE882. Dwa inne egzemplarze FW 190A-4 przechwycone zostały na lotniskach RAF Manston po omyłkowych lądowaniach nocnych 20 maja i 20 czerwca 1943. Otrzymały brytyjskie oznaczenia PM679 i PN999. Wartość egzemplarza PE882 polegała na tym, że był on dostosowany nie tylko do walki powietrznej, ale i do bombardowań. Na zaczepach podskrzydłowych mógł zabierać dwie bomby po 250 kg lub dwa zbiorniki dodatkowe po 300 $dm^3$. Swoją RAF-owską karierę samolot zakończył 13 października 1944, po przymusowym lądowaniu spowodowanym pożarem silnika.

Ostatnim niemieckim samolotem uzyskanym przez RAF podczas trwania zmagań wojennych był ciężki bombowiec He 177. W zdobyciu go 10 września 1944 wydatną pomoc okazali Brytyjczykom francuscy Maquis z Ruchu Oporu. He 177, największy z bombowców niemieckich, wszedł do działań na froncie zachodnim nocą 21 stycznia 1944, uczestnicząc w tzw. „Małym Blitzu" (operacja Steinbock) nad Wyspami Brytyjskimi. Szczątki samolotów zestrzelonych przez brytyjskie myśliwce nocne 21 stycznia, 23 lutego i 2 marca 1944 rozbudziły zainteresowanie Brytyjczyków. Ponieważ z danych wywiadu wiadomo było, że bazą techniczną i remontową He 177 jest rejon Tuluzy, gdzie francuski ruch oporu był bardzo silny, postanowiono dokonać w porozumieniu z Francuzami śmiałego rajdu na południe Francji w celu... porwania samolotu. Pierwszym terminem operacji, wyznaczonym przez SOE (Special Operations Executive), był dzień 17 sierpnia 1944. Wówczas w okolicy lotniska Blagnac koło Tuluzy wylądować miały specjalne oddziały brytyjskich i amerykańskich komandosów. Z pewnych względów termin ten okazał się nieaktualny, zrezygnowano również z działań spadochronowych. Rankiem 2 września otrzymano w RAE Farnborough zaszyfrowaną wiadomość od Francuzów, że jeden egzemplarz He 177 został przygotowany na lotnisku Blagnas „do odbioru". W ciągu tygodnia przygotowano „piracki" zespół, złożony z transportowego samolotu Hudson (T9433) i dwu Beaufighterów eskorty (R2241 i KW292). W Hudsonie jako pasażerowie lecieli oficerowie RAF obarczeni misją przyprowadzenia He 177 do Anglii: Wg Cdr Roland J. Falk, główny pilot doświadczalny RAE, i Sqdn Ldr Pearse, inżynier. Zespół wystartował nocą z 9 na 10 września 1944. Akcja, mimo trudności związanych ze złą pogodą, która utrudniała odnalezienie opanowanego przez francuskich partyzantów lotniska Blagnac, powiodła się. Hudson wylądował na krótko, wysadził Falka i Pearsa i natychmiast odleciał. Anglicy z pomocą Maquis uruchomili He 177 i wystartowali również. Po 2 godzinach i 45 minutach wylądowali w Farnborough.

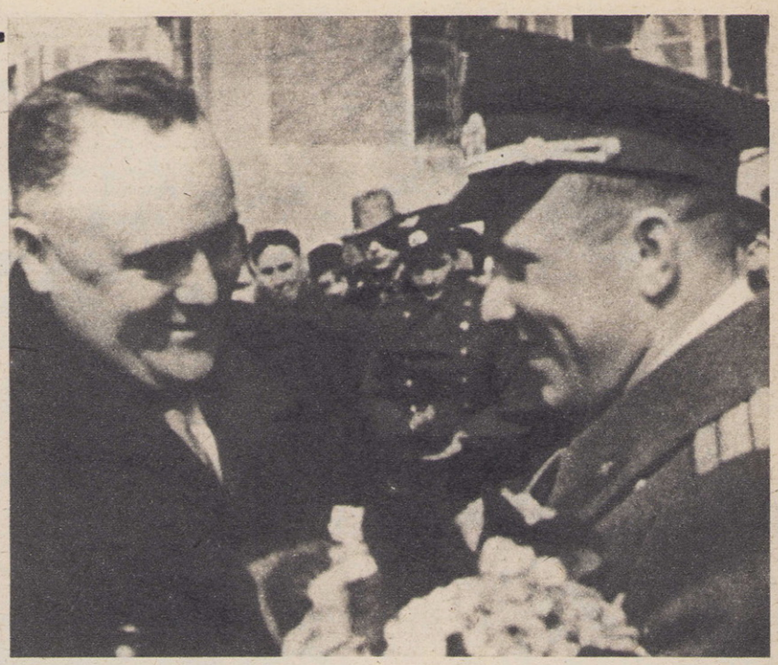
Samolot, He 177A-5/R6 (nr fabr. 412951), dla uhonorowania roli francuskiego ruchu oporu w jego zdobyciu, nosił początkowo znaki lotnictwa wojskowego Francji i napis „Prise de Guerre". Po rozpoczęciu prób w locie znaki zmieniono na brytyjskie, a samolot oznaczono jako TS439. Latał do 20 lutego 1945.

Po zakończeniu działań wojennych Królewskie Siły Powietrzne (RAF) zdobyły wiele innych wzorców samolotów niemieckich, które podobnie jak egzemplarze uzyskane wcześniej, przeszły w różnych instytucjach i jednostkach intensywne badania. Próby wojenne i powojenne objęły w sumie — tylko w RAE Farnborough — 55 typów samolotów, szybowców i śmigłowców Luftwaffe.

**RYSZARD WITKOWSKI**

**W 1987/1988 Telewizja Polska parokrotnie nadała radziecki film dokumentalny „Ryzyko" ukazujący nieznane dotąd fakty z życia Siergieja Korolowa — twórcy światowej astronautyki praktycznej. Także w ZSRR ukazało się w 1988 kilka źródłowych artykułów prasowych (np. w „Ogoniok", „Nauka i Życń"). Poniżej zamieszczamy za miesięcznikiem „Nauka i Życń" (nr 5/1988) fragment artykułu byłego zastępcy Głównego Prokuratora Wojskowego ZSRR gen. lejtn. rezerwy BORYSA WIKTOROWA, który objął to stanowisko w styczniu 1955. Tytuł artykułu w SP pochodzi od redakcji. (JW)**

# NIEZNANY ŻYCIORYS KOROLOWA



Siergiej Korolow wita w 1961 Jurija Gagarina po jego powrocie z kosmosu. Marzyli o tym: pierwszy od 1942, drugi od 1960. Zdjęcie APN

W czerwcu 1938 główny zarząd ekonomiczny NKWD ZSRR wydał nakaz aresztowania S. Korolowa, podpisany przez zastępcę głównego prokuratora wojskowego (w 1939 był on też aresztowany i osądzony), pod zarzutem udziału w organizacji trockistowskiej działającej w Naukowo-Badawczym Instytucie Napędu Odrzutowego Armii Czerwonej (RNII RKKA); obok I. Klejmienowa, G. Łangiemaka i W. Głuszko.

1938-08-19 matka S. Korolowa, Marija Bałanina, wysłała telegram do J. Stalina, adresowany na Kreml, błagając w nim o ratowanie jej jedynego syna, który niedawno doznał wstrząsu mózgu podczas wykonywania obowiązków służbowych, a znajduje się po uwięzieniu w warunkach grożących życiu młodego, utalentowanego inżyniera-rakietnika i lotnika. Telegram nie dotarł do adresata, lecz po wędrówkach znalazł się w archiwum Głównej Prokuratury Wojskowej, gdzie przetrwał do naszych dni.

W początkach 1955 do zastępcy generalnego prokuratora wojskowego ZSRR zgłosiła się w pewnej sprawie słynna w okresie międzywojennym lotniczka-rekordzistka świata — Walentyna Grizodubowa. Opowiedziała, jak w 1938, po aresztowaniu S. Korolowa udała się w jego obronie na Kreml, gdzie sobie znanymi sposobami przeszła przez ochronę i dotarła do sekretarza Stalina, który ją wysłuchał, obiecał rozpatrzenie sprawy — lecz nic z tego nie wyszło.

Z zachowanych dokumentów wynika, że Korolow zaprzeczał udziałowi w organizacji kontrrewolucyjnej. Trzej inni oskarżeni z tegoż instytutu przyznali się do winy, lecz nie potrafili określić czym właściwie organizacja ta się zajmowała. Zresztą dwóch wyparło się zeznań złożonych we wstępnym śledztwie.

Zarzuty były więc niepoważne, lecz nagle sprawa śledztwa zmieniła bieg, a to po ekspertyzie naukowej, wynalazczej i konstruktorskiej działalności Korolowa. Okazało się wtedy, że oskarżony S. Korolow był jednak wrogiem kraju (chociaż zdaniem dwóch ekspertów małe awarie rakiet doświadczalnych nie były spowodowane celowo). Tragiczną rolę w sprawie Korolowa odegrał niejaki K. — współpracownik instytutu — który w listopadzie 1937, po aresztowaniu Łangiemaka, został jego głównym inżynierem. Jego donos na Korolowa, znajdujący się w aktach, pogrążył wszystkich osobistych wrogów, a następnie umożliwił mu przywłaszczenie autorstwa urządzenia M-13, czyli Katiuszy, chociaż nie miał z nią nic wspólnego. Prawdziwi twórcy tej broni rakietowej, to: W. Głuszko (długo był więziony), G. Łangiemak oraz I. Klejmienow (rozstrzelani w 1938).

Skandal z Katiuszą wypłynął dopiero, gdy z okazji 20-lecia zwycięstwa w wojnie 1941—1945 postanowiono uczcić w ZSRR wybitnych konstruktorów techniki wojskowej. Okazało się, że pociski rakietowe dla Katiuszy powstały w 1938—1939 w ogóle bez udziału K., chociaż właśnie on miał na nie patent. W aktach NKWD znaleziono jeszcze jedno oświadczenie K., oczerniające działalność W. Głuszko i S. Korolowa. K. był dyrektorem do 1944 i bezprawnie cieszył się sławą wynalazcy słynnego urządzenia rakietowego.

Ale powróćmy do lat międzywojennych.

Sprawa S. Korolowa została skierowana do kolegium wojskowego Sądu Najwyższego ZSRR, gdzie rozpatrywał ją osobiście jego przewodniczący. Korolow nie przyznał się do winy, a na zarzut sabotażu — celowego zniszczenia samolotu rakietowego — oświadczył, że samolot jest cały i prosił o sprawdzenie faktu, na co prowadzący śledztwo odparł, że to nie jego sprawa. Wyrok kolegium: 10 lat poprawczej pracy przymusowej w obozie w zatoce Nagajewa na Kołymie.

W sprawie S. Korolowa interweniowali wtedy na piśmie Michaił Gromow (lotnik słynny z przelotu w 1937 z Moskwy do USA), W. Grizodubowa oraz matka uwięzionego. Bezskutecznie.

W listopadzie 1938 został aresztowany za samowolę i bezprawie komisarz (minister) Jeżow. Zaraz potem przewodniczący kolegium wojskowego zaprotestował wyrok wydany przez siebie w sprawie S. Korolowa. 1939-06-13 plenum Sądu Najwyższego ZSRR zmieniło wyrok i skierowało sprawę do ponownego rozpatrzenia w NKWD, gdzie Jeżowa zastąpił Ł. Beria. Tu trop się urwał. Prowadzący śledztwo nawet nie przejrzał akt sprawy, podobnie jak materiałów dotyczących rzekomych wspólników Korolowa.

Nowy wyrok Specjalnego Zespołu przy NKWD pod przewodnictwem Berii, to 8 lat dla Korolowa za działalność antyradziecką.

Zachował się list Korolowa datowany 1940-07-23, skierowany do Berii po drugim wyroku, w którym prosił o interwencję i przesłuchanie kilku świadków, zwracał uwagę na ważność samolotów rakietowych dla obronności kraju. We wrześniu 1940 Korolowa przeniesiono do systemu służb specjalnych NKWD, gdzie będąc wciąż więźniem, projektował nową technikę. 1944-07-27 Prezydium Rady Najwyższej ZSRR uwolniło przedterminowo S. Korolowa, uznając sprawę sądową za niebyłą, a wszystkie materiały zostały przekazane do kolegium wojskowego Sądu Najwyższego ZSRR, które 1957-04-25 podjęło decyzję: uchylić postanowienie Specjalnego Zespołu przy NKWD ZSRR w sprawie S. Korolowa, a jej tok przerwać z braku czynnika przestępstwa.

Sergiusz Korolow został zrehabilitowany.

**PRZYPISY**

**NKWD** (Narodnyj komisariat wnutrienych diel), w 1934—1946 centralna władza sił bezpieczeństwa ZSRR.

**SK (płk SK).** Kryptonim Siergieja Korolowa w okresie tajności prac rakietowych (do 1961). Stopień pułkownika otrzymał w 1945. W Peennemünde szukał śladów broni V-2 i specjalistów niemieckich. Brał udział w pierwszych próbach radzieckich rakiet balistycznych na poligonie Kapustin Jar.

Z obozu na Kołymie S. Korolow trafił do więziennego biura konstruktorskiego KOSOS Andreja Tupolewa. Pisaliśmy o tym w SP 10/1988.

**Kołyma.** Wielka rzeka w północno-wschodniej części Syberii Wschodniej. Przez 7—8 miesięcy skuta lodem.

**Walentin Głuszko** (80 lat). Generalny konstruktor silników rakietowych ZSRR na paliwo ciekłe, aż do RD-301 i innych.

**Iwan Klejmienow** (1898—1938). Naczelnik ośrodków badań rakietowych GDŁ i RNII RKKA.

**Georgij Łangiemak** (1898—1938). Konstruktor rakiet prochowych, naczelnik wydziału w GDŁ i zastępca naczelnika RNII RKKA.

Od 1966 w ZSRR upamiętniono postać S. Korolowa, nadając jego imię dwóm statkom naukowo-badawczym, szczytowi w Pamirze, przełęczy w Tień Szań, Instytutowi Lotniczemu w Kujbyszewie, asteroidowi, tallasoidowi na odwrotnej stronie Księżyca, wznosząc pomniki m. in. w Żytomierzu, Moskwie i Bajkonurze, tablicę pamiątkową na Politechnice Moskiewskiej oraz powołując domy-muzea w Żytomierzu (gdzie się urodził), Moskwie (gdzie pracował) i Bajkonurze (gdzie realizował swe zamierzenia). Pomniki-popiersia w Moskwie i w Bajkonurze artysta-rzeźbiarz wykonał po wielu spotkaniach z Korolowem. Ustanowiony został Złoty Medal im. S. Korolowa przyznawany za wybitne osiągnięcia w technice rakietowo-kosmicznej oraz stypendium dla wybitnie uzdolnionych studentów. Dodajmy, że Korolow wychował i wykształcił liczną kadrę radzieckiej astronautyki, co jest zawsze podkreślane. Poza tym odbywają się coroczne konferencje naukowe im. S. Korolowa, reprezentujące aktualny poziom astronautyki radzieckiej.

Urna z prochami S. Korolowa została umieszczona w murze Kremla, wśród najwybitniejszych obywateli Związku Radzieckiego.

# KOSMOS I EKONOMIKA

**Informowaliśmy już w SP o wyniesieniu satelity indyjskiego przez ZSRR na zasadach handlowych. Również za drugi lot kosmonauty bułgarskiego, państwo to pokryło część kosztów. Wiadomo też, że loty kosmiczne sporo kosztują.**

Przewodniczący Państwowej Komisji ZSRR gen. Kerim Kerimow na konferencji prasowej przed lotem załogi radziecko-bułgarskiej powiedział: — Daleko nam jeszcze do samofinansowania się, jednak zamierzamy przechodzić na rozrachunek gospodarczy.

**Ile kosztuje wprowadzenie na orbitę jednego statku kosmicznego Sojuz?**

Rakieta nośna jest produkowana seryjnie i dlatego kosztuje stosunkowo niedrogo, bo ok. 2—3 mln rubli. Statki wykonywane w małych seriach, są więc znacznie droższe i kosztują 7—8 mln rubli. Do tego dochodzą inne sprawy związane z lotem. I to dość kosztowne. Otóż przygotowania lotu załogowego z zasady obejmują dwa statki, a ponadto dla zapewnienia możliwości pracy na orbicie startują automatyczne statki transportowe Progress. Poza tym w locie uczestniczą nie tylko pracownicy kosmodromu, zaangażowanych jest wiele resortów i instytucji. Dużych nakładów wymagają przygotowania programu naukowego. Nawiasem mówiąc, Bułgaria we wspólnym locie pokryła tylko te nakłady, natomiast wszystkie pozostałe zapewnił Związek Radziecki. Kosztowne jest również szkolenie kosmonautów, prace Ośrodka Kierowania Lotem, naziemnej sieci stacji śledzenia.

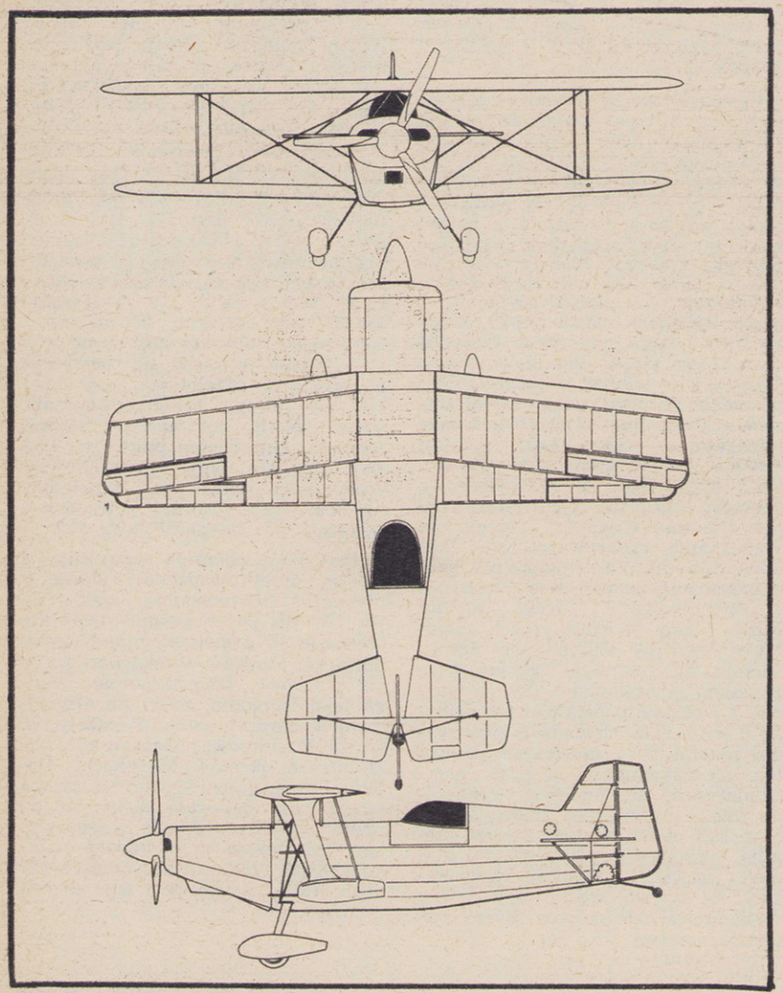
**Czy wydatki zwracają się?**

— Jesteśmy niezadowoleni z istniejącej sytuacji, ale gdybyśmy teraz zaprzestali przekazywania danych uzyskanych z kosmosu placówkom naukowym i przedsiębiorstwom gospodarki narodowej, podniósłby się wielki krzyk. A to dlatego, że są one im potrzebne i wiele placówek uzykuje dzięki tym danym konkretne korzyści. Ale z nami nie dzielą się i na razie nie ma między nami żadnych układów rozliczeniowych. Ekonomika powinna wpływać zarówno na naszą pracę, jak i na działalność wszystkich instytucji naukowych oraz produkcyjnych korzystających z danych uzyskiwanych z kosmosu.

**Jak wypada porównanie rakiet nośnych jednorazowego użytku z samolotami kosmicznymi i co jest bardziej opłacalne?**

— Amerykanie dochodzą teraz do wniosku, że nie wszystko przemyśleli właściwie, jeśli chodzi o samoloty kosmiczne. Porównanie kosztów w przeliczeniu na jeden start samolotu kosmicznego i jednorazowej rakiety nośnej, przemawia na korzyść względnie tańszych seryjnych rakiet i statków kosmicznych.

**Jak oświadczył dyrektor Instytutu Badań Kosmicznych Bułgarskiej Akademii Nauk prof. B. Boniew, bułgarski program naukowo-techniczny Szipka kosztował 7 mln lewa. (BJW)**



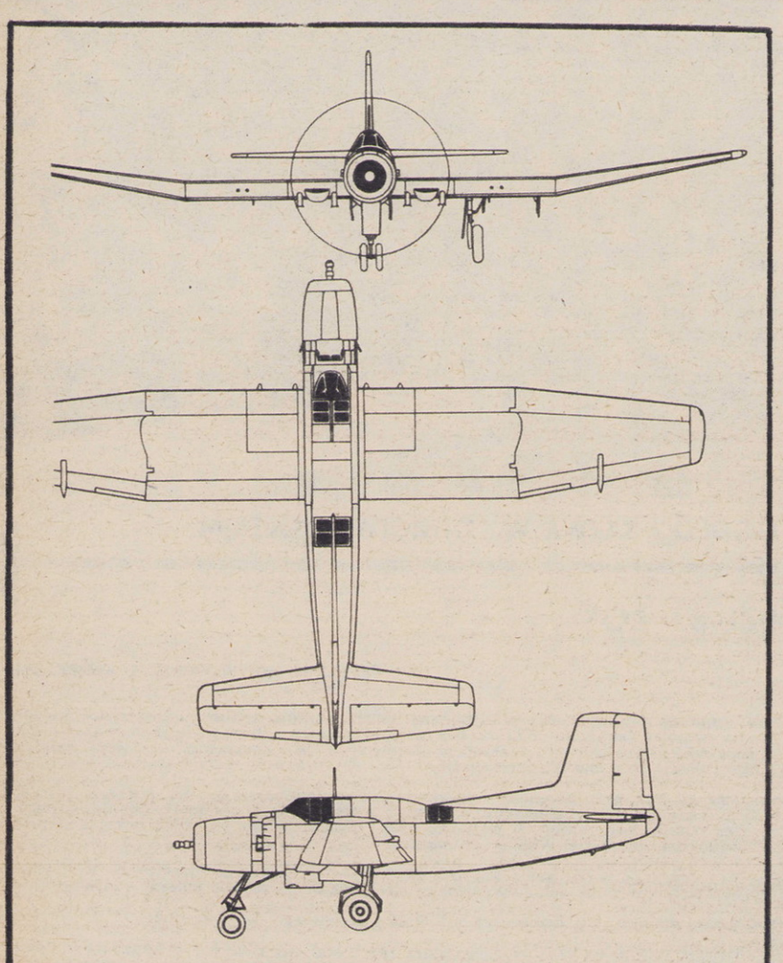
## SAMOLOT AKROBACYJNY WEEKS SOLUTION

Amerykański konstruktor-amator Kermit Weeks, dyrektor muzeum lotniczego na Florydzie, zajmujący się też od wielu lat sportem lotniczym, doszedł do wniosku, że seryjne samoloty szkolne i akrobacyjne nie w pełni zadowalają pilotów. Dlatego sam przystąpił do opracowania samolotu akrobacyjnego. Zbudował ich kilka, a najlepszym z nich okazał się Weeks Solution, nad którym rozpoczęto prace w 1982. W wyniku doświadczeń zbieranych na różnych zawodach, samolot ten doskonalono przez kilka lat. Zewnętrznie jest on podobny do samolotu Pitts lecz różni się od niego pod względem samej koncepcji konstrukcji. W opracowaniu konstruktor kierował się poglądem, że jednym z najważniejszych parametrów samolotu akrobacyjnego jest jego odpowiednie obciążenie mocy (kg/kW): im jest ono mniejsze, tym wyższe są charakterystyki manewrowe w akrobacji. Wykonana analiza dynamiki lotu nowoczesnego samolotu akrobacyjnego wykazała, że powinno ono wynosić 2,4—2,6 kg/kW. Wówczas śmigło będzie wytwarzało ciąg statyczny przewyższający wartością masę startową samolotu, co pozwala na „zawieszenie" samolotu na śmigle, podobnie jak śmigłowca. Konstruktor miał do dyspozycji dwie możliwości: zastosowanie silnika o dużej mocy i zmniejszenie masy konstrukcji samolotu. Choć wydaje się to dość proste, jednak do tej pory zrealizowano to jedynie w tym samolocie. Zmniejszenie masy samolotu uzyskano stosując układ dwupłata, co dało małe wymiary płatowca, zaś jako napęd zastosowano 6-cylindrowy silnik Lycoming, którego moc podwyższono własnymi środkami do 242 kW i wyposażono w 3-łopatowe śmigło.

Weeks Solution jest jednomiejscowym dwupłatowcem z górnym płatem o obrysie prostokątnym z dodatnim skosem i bez wzniosu oraz z dolnym płatem o podobnym obrysie, lecz bez skosu i z dodatnim wzniosem. Obydwa płaty mają jednakowe lotki połączone ciągnem. Konstrukcja wzmocniona jest przekątnymi cięgłami i oprofilowanymi stójkami. Kabinę pilota, z jednoczęściową osłoną, usytuowano w tylnej części kadłuba. Zastosowano konwencjonalne usterzenie ze statecznikami i sterami o obrysach trapezowych. Usterzenie wysokości ma klapkę wyważającą i jest podparte zastrzałami; usterzenia usztywniono cięgłami. Samolot ma stałe podwozie z wolnonośnymi goleniami głównymi oraz tylną płozą z kółeczkiem. Według opinii pilotów sportowych nawet przy wykonywaniu złożonych figur samolot nie wymaga wysokich umiejętności pilotażowych. **(K)**

**DANE TECHNICZNE: Wymiary:** rozpiętość — 6,1 m, długość — 5,6 m, powierzchnia płatów — 9,15 m². **Obciążenia:** powierzchni skrzydeł — 64,5 kg/m², mocy — 2,45—2,66 kg/kW. **Osiągi:** prędkości: dopuszczalna — 400 km/h, max. pozioma — 340 km/h, przeciągnięcia w locie normalnym i odwróconym — 115 km/h, przeciążenia — +10, —10.

# LAMUS 1939-1945



## BOMBOWIEC POKŁADOWY DOUGLAS TB2D SKYPIRATE

Następca samolotu torpedowego TBD Devastator (SP 25/1987) miał być pokładowy samolot torpedowy TB2D Skypirate (pirat nieba), przewidziany do zastosowania na lotniskowcach klasy Midway. Projekt tego samolotu powstał jednak później, w 1943 i przy jego opracowaniu można było wykorzystać koncepcje wcześniejszego projektu SB2D BTD (SP 26/1988). Stąd podobieństwo niektórych rozwiązań, jakkolwiek TB2D był niewątpliwie nowocześniejszy od BTD. Dwa prototypy nowego samolotu zamówiono 31 października 1943, a pierwszy z nich, XTB2D-1 oblatano dopiero w lutym 1945.

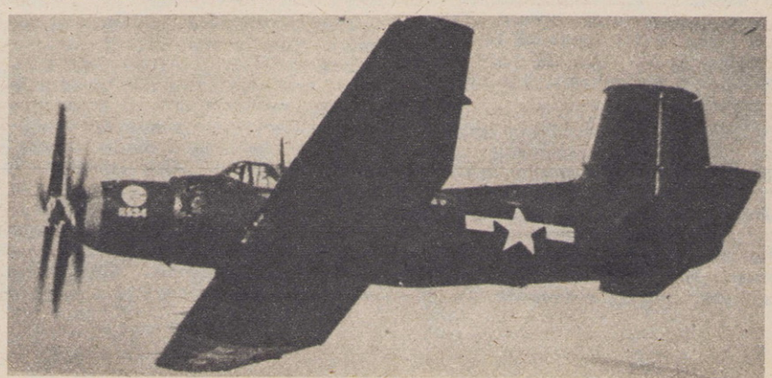
XTB2D-1 był trzymiejscowym samolotem torpedowo-bombowym w układzie jednosilnikowego, wolnonośnego dolnopłata konstrukcji metalowej z trójpodporowym, wciąganym w locie podwoziem. Trójdzielny płat o dużej rozpiętości składa się z długiego, prostokątnego centropłata oraz składanych (do hangarowania) części skrajnych o obrysie trapezowym i znacznym wzniosie. Centropłat wyposażony był w klapy wyporowe. Kadłub samolotu przypominał kształtem i konstrukcją kadłub BTD Destroyera, podobnie jak i usterzenie z szerokim statecznikiem pionowym, uzupełnionym płetwą grzbietową. Jednakże w XTB2D-1 usterzenie poziome nie miało wzniosu. Podwozie główne, o szerokim rozstawie, wciągane było w skrzydła na zewnątrz (aby zostawić miejsce dla uzbrojenia podwieszanego), a podwozie przednie, o zdwojonych kołach — w tył, do kadłuba.

Do napędu samolotu zastosowano największy wówczas silnik tłokowy, Pratt-Whitney R-4360-8 Wasp Major o układzie poczwórnej gwiazdy (4 × 7 cyl.) o mocy 2200 kW (3000 KM) przy starcie i 1760 kW na wysokości 4000 m. Silnik ten napędzał dwa przeciwbieżne, czterołopatowe śmigła przestawialne Curtiss-Electric, o średnicy 4,5 m.

Nie mniej imponujące było uzbrojenie samolotu. Oprócz 4 k. masz. 12,7 mm zabudowanych na stałe w skrzydłach TB2D miał pod centropłatem 4 uniwersalne zawieszenia, na których mógł zabrać 4 torpedy 13—2, albo 4 bomby 450—900 kg, lub 2 bomby 1800 kg i ewentualnie 4 bomby głębinowe po 295 kg. Zamiast uzbrojenia można było podwiesić 4 zbiorniki paliwowe, w celu zwiększenia zasięgu. W wersji seryjnej przewidywano ponadto uzbrojenie obronne w postaci 2 k. masz. 12,7 mm: jednego w obrotowej wieżyczce na grzbiecie kadłuba, a drugiego w „wannie" pod tylną częścią kadłuba. Do zabudowania tej broni jednak nie doszło, gdyż samolot nie wszedł do seryjnej produkcji z powodu zakończenia wojny. **(J. Ś.)**

**DANE TECHNICZNE XTB2D-1** (2200 kW). **Wymiary:** rozpiętość — 21,3 m, długość — 14 m, wysokość — 6,9 m. **Masy:** własna — 8350 kg, w locie (norm.) — 12950 kg, max. — 15 767 kg. **Osiągi:** prędkości: max. — 470 km/h (0 m), 547 km/h (4750 m), max. z zewnętrznym ładunkiem — 502 km/h (4 750 m); wznoszenie max. — 7 m/s (0 m), zasięg norm. — 2010 km, max. (dodatk. zbiorn.) — 4635 km.

**Na rysunku i zdjęciu: XTB2D-1.**



**Czym dla lotnictwa amerykańskiego w czasie II wojny światowej były kolejno zdobywane wyspy na Pacyfiku, tym dla Wielkiej Brytanii stała się w 1982 Wyspa Wniebowstąpienia. O wyspach takich mawia się często — „niezatapialny lotniskowiec". I tak też potraktowali tę wyspę Brytyjczycy. Jednak ów „lotniskowiec" miał pewną zasadniczą wadę — parafrazując tytuł sławnej książki Corneliusa Ryana, znajdowała się „O 6000 km za daleko".**

# OPERACJE "BLACK BUCK" 1

GRZEGORZ CZWARTOSZ

Spokojne, pokojowe życie wulkanicznej Wyspy Wniebowstąpienia, gdzie znajduje się jedynie amerykańska stacja łączności satelitarnej, zostało nagle zakłócone w momencie wybuchu konfliktu argentyńsko-brytyjskiego o Wyspy Falklandzkie. Małe lotnisko Wideawake (nazwane tak od nazwy miejscowego gatunku ptaków) urosło niemal z dnia na dzień do rangi wielkiej bazy RAF o znaczeniu strategicznym. Już 2 kwietnia 1982 (czyli w dniu inwazji argentyńskiej na Falklandy) od wczesnych godzin rannych samoloty transportowe Hercules C-130 z 24 dywizjonu RAF otworzyły most powietrzny pomiędzy tym ważnym punktem a Wielką Brytanią. Poza wszystkimi innymi materiałami wojennymi, rozpoczęto gromadzenie zapasów paliwa lotniczego. Stało się to wielką bolączką komendanta bazy Wideawake, G.C. (płk.) Jeremy Price'a i obiektem bardzo rozważnej dystrybucji. Jest zrozumiałe, że z racji położenia geograficznego wyspy, paliwo lotnicze było zużywane w olbrzymich ilościach, szczególnie przez samoloty Nimrod, Victor i Vulcan oraz powracające do Wielkiej Brytanii Herculesy. Trzeba jednak przyznać, że wybór komendanta był trafny i chyba nieprzypadkowy, gdyż normalnie jest on dowódcą bazy RAF Marham — miejsca stacjonowania 3 jednostek zbiornikowców Victor K.2; 55, 57 dywizjonu i 232 OCU.

Przy tak wielkim nagromadzeniu różnego rodzaju materiałów należało teraz pomyśleć o obronie tych dóbr. Brytyjczycy obawiali się bowiem, że lotnictwo argentyńskie przystosuje samoloty C-130 i KC-130 do roli samolotów bombowych i pokusi się o zaatakowanie wyspy. Co prawda z Herculesów rzeczywiście uczyniowo później samoloty bombowe, ale zostały one użyte w ograniczonym zakresie i tylko w rejonie Falklandów. Lecz o tym historia lotnictwa dowiedziała się później, a w kwietniu 1982 argentyńskie C-130 stanowiły potencjalne zagrożenie dla bazy Wideawake. Dlatego też, na najwyższym wzniesieniu wyspy, Górze Green (853 m npm) ustawiono przy pomocy śmigłowca Chinook HC Mk.1 stację radarową wczesnego ostrzegania. Obronę powietrzną wyspy od 3 do 24 maja zapewniały 3 Harriery GR Mk.3 z 1 dywizjonu RAF, a od 24 maja — 3 samoloty Phantom FGR Mk.2 z 29 dywizjonu RAF. Obronę naziemną i plot. wziął na siebie tzw. RAF Regiment — pułk piechoty RAF, zajmujący się ochroną lotnisk i obroną plot.

Jednak nie te działania sprawiły, że Wyspa Wniebowstąpienia zapisała się w najnowszej historii lotnictwa. Najpierw padł swego rodzaju rekord świata wojskowego lotnictwa rozpoznawczego, a później dokonano 5 operacji pod kryptonimem „Black Buck" — kontrowersyjnych, różnie ocenianych i odmiennie przedstawianych w wielu publikacjach, co bardzo utrudnia zaprezentowanie rzetelnego i prawdziwego obrazu tych lotów, a szczególnie ich efektów. Niestety, pomimo upływu sześciu lat (a może właśnie dlatego?) materiały brytyjskie nie pozwalają obiektywnie ukazać ważnych części operacji „Black Buck", jakimi są efekty końcowe niektórych z nich. Dotyczy to szczególnie operacji „Black Buck" 5, 6 i 7. Publikacje brytyjskie wykazują tu pewną rozbieżność, przy czym z biegiem lat kieruje się ona ku coraz to bardziej optymistycznym akcentom. Dość bezwzględni są natomiast dla autorów anglosaskich dziennikarze francuscy i hiszpańscy, którzy zdecydowanie przeciwstawiają się manipulacji faktami, jaką uprawiają Brytyjczycy. Spróbujmy więc przedstawić najważniejsze zadania lotnicze, jakie przeprowadzono z terenu Wyspy Wniebowstąpienia w kwietniu i maju 1982.

Pierwszym obiektem bacznej obserwacji Brytyjczyków stała się Południowa Georgia, wyspa podległa Falklandom, leżąca 1290 km na południowy-wschód od głównego archipelagu. Do zadań rozpoznania radarowego powierzchni morza (MRR — Martime Radar Reconaissance) — przeznaczone są w RAF samoloty Nimrod MR Mk 1 i MR Mk 2P. Jednak dystans dzielący bazę Wideawake i Południową Georgię był nieosiągalny dla tych samolotów. Nimrody MR Mk 2P wyposażono w instalacje do pobierania paliwa w locie, lecz zewnętrzny przewód-wysięgnik na dziobie samolotu spowodował turbulentny opływ kadłuba. Zjawisko to udało się skompensować dodatkowymi, drewnianymi (!) statecznikami podkadłubowymi, które zamontowano na Nimrodach MR Mk 2P. Do lotów tych samolotów w rejon Falklandów jednak nie doszło. Odegrały one znaczącą rolę w innych działaniach — uczyniono z nich wysuniętą linię obrony Wyspy Wniebowstąpienia. Samoloty Nimrod z 42 dywizjonu RAF uzbrojono w torpedy, bomby kasetowe i pociski rakietowe powietrze—woda AGM-84A-1 Harpoon oraz w pociski powietrze—powietrze AIM-9L Sidewinder, służące do obrony samolotu. Tak wyposażone Nimrody wykonywały długie, bo trwające nawet 20 godzin loty patrolowe, oczywiście przy wsparciu zbiornikowców Victor K.2.

Inną bardzo ważną funkcją samolotów Nimrod stało się działanie w charakterze stacji retransmisji łączności oraz wzajemne naprowadzanie zbiornikowców Victor i samolotów wymagających uzupełnienia w paliwo. Kwestię wykonywania dalekosiężnych lotów MRR rozwiązano inaczej — przystosowano do nich cztery zbiornikowce Victor K.2, wyposażając je w bezwładnościowe systemy nawigacyjne, radary i urządzenia rozpoznania fotograficznego na małej wysokości. Jednocześnie rozpoczęto szkolenie trzech załóg, do których wcielono nawigatorów radarowych z bombowców Vulcan. Załogi te wykonały swój pierwszy lot treningowy na nowych samolotach 14 kwietnia u wybrzeży Szkocji.

Pierwsze cztery Victory przyleciały na Wyspę Wniebowstąpienia 18 kwietnia 1982, a pięć dalszych następnego dnia. Pozwoliło to już 20 kwietnia wykonać lot, o którym pisze się, iż stał się on rekordem świata wojskowego lotnictwa rozpoznawczego pod względem przelecianej odległości.

Operacja rozpoczęła się o 02:50 czasu lokalnego (03:50 GMT), kiedy to Victor MRR (nr. ewid. XL 192) dowodzony przez Sqn. Ldr. Johna Elliota, wystartował z lotniska Wideawake. Pozostałą część załogi stanowili: drugi pilot F. O. Dick Evans; nawigatorzy: Sqn. Ldr. Alistair Beedie i Sqn. Ldr. Mike Buxey; AEO (Air Electronics Officer — operator urządzeń elektronicznych) Flt. Lt. Ray Chapple i specjalista rozpoznania radarowego Sqn. Ldr. Tony Cowling. Za samolotem Elliota wystartowały cztery inne Victory — 3 zbiornikowce i drugi samolot MRR. Każdy ze startujących samolotów miał 48 ton paliwa. Załoga Victora XL 192 była w tym locie zespołem rezerwowym. Tuż po starcie, z pokładu podstawowego samolotu MRR zameldowano o przerwaniu zadania rozpoznawczego na skutek niesprawności urządzeń elektronicznych. Samolotowi wyznaczono rolę wspierającego zbiornikowca. Sqn. Ldr. Elliot zdawał się być niemile zaskoczony. Powiedział później: „zawsze wcześniej wiedzieliśmy, że to my mamy być załogą wykonującą całe zadanie. Było to po prostu uczciwe".

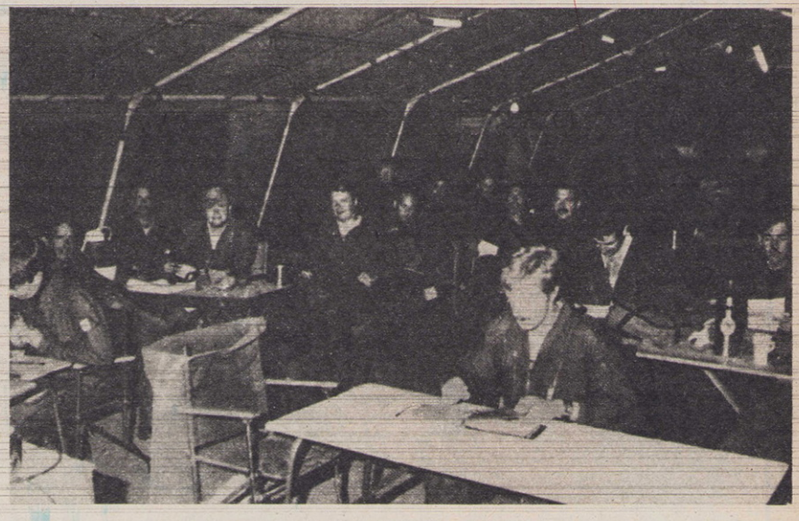
Zgodnie z planem po pewnym czasie opuścił formację rezerwowy zbiornikowiec, zawracając na lotnisko Wideawake. Po 2 godzinach lotu i przebyciu ok. 1600 km od Wyspy Wniebowstąpienia dwa zbiornikowce przekazały paliwo pozostałym dwóm Victorom i także zawróciły. Po 6 godzinach lotu i przebyciu ok. 4800 km ostatni zbiornikowiec przekazał paliwo do samolotu Elliota i zawrócił do bazy.

W odległości 1370 km od Południowej Georgii Sqn. Ldr. Elliot rozpoczął zniżanie samolotu z pułapu przelotowego 13 105 m do wysokości 5485 m. Po zejściu na tę wysokość Victor XL 192 przeszukał 388 475 km² oceanu. W odległości 650 km na północny zachód od wyspy, Victor wzniósł się ponownie na wysokość przelotową. Aby dolecieć do Wyspy Wniebowstąpienia, Victor MRR potrzebował jeszcze jednego uzupełnienia paliwa na trasie. Jednak aby zbiornikowiec wspierający dotarł w odpowiednie miejsce, sam także potrzebował wsparcia od innego Victora K.2.

Wszystkie operacje uzupełniania paliwa przeprowadzono zgodnie z planem i bezawaryjnie, więc Victor XL 192 po przebyciu 11 265 km w czasie 14 godzin 45 minut wylądował na lotnisku Wideawake. Zdjęcia radarowe, jakie wykonała załoga tego samolotu, były dla Brytyjczyków bardzo cenne. Pokazały, że wokół Południowej Georgii nie było dużych okrętów Marynarki Wojennej Argentyny, a ponadto, że kra lodowa nie docierała dalej niż do południowo-wschodniego krańca wyspy. Informacje te niebawem przekazano na okręt patrolu antarktycznego HMS Endurance i jego dwóch eskortowców.

**(cdn.)**

Odprawa załóg samolotów-zbiornikowców Victor w namiocie na lotnisku Wideawake.



## GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

## PZL-37 ŁOŚ

**Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI**

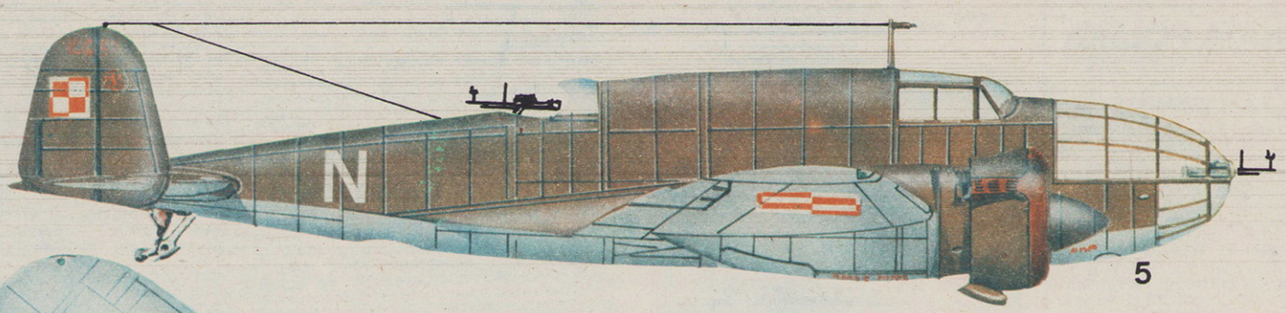
W numerze bieżącym (29) publikujemy drugą barwną tablicę prezentującą nowoczesny samolot bombowy PZL-37 Łoś drugiej połowy lat trzydziestych, konstrukcji i produkcji Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie. Pierwsza tablice zamieściliśmy w numerze poprzednim.

5 — PZL-37 Łoś nr?. Samolot należał najprawdopodobniej do 211 eskadry i miał niestandardowe oznakowanie w postaci białej litery N na kadłubie. Egzemplarz ten został zestrzelony 4 września 1939 podczas ataku na niemiecką kolumnę pancerną na trasie Wieluń—Radomsko.

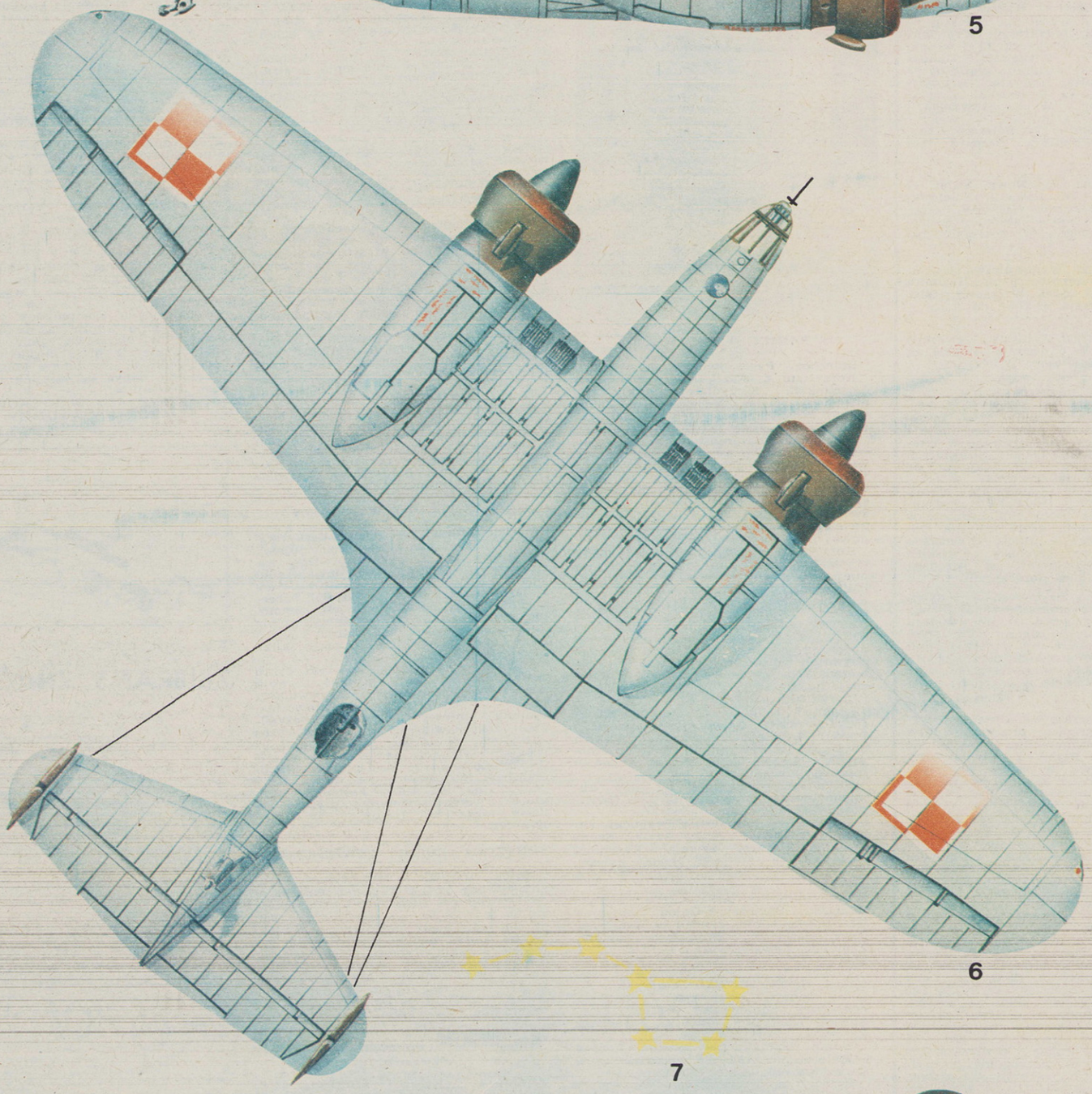
6 — Powierzchnia dolna samolotu PZL-37 Łoś — wykończenie fabryczne. W jednostce samolot miał domalowywany numer rozpoznawczy w kolorze czarnym.

7 — Godło 212 eskadry bombowej z 1 Pułku Lotniczego w Warszawie.

8 — PZL-37 Łoś A nr 72.11 — egzemplarz ten został zakupiony i ofiarowany wojsku przez pracowników banków polskich w grudniu 1938. Samolot użytkowała 212 eskadra, miał namalowane jej godło oraz numer 1.



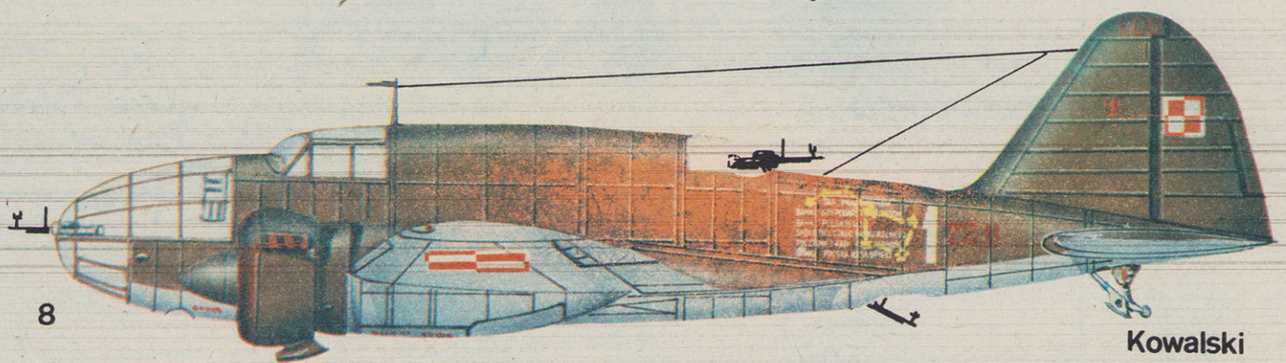

5



6



7



8

Kowalski

Rok założenia 1930

# SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, zastępca redaktora naczelnego — **Tadeusz Malinowski**, zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — **Henryk Kucharski**, zastępca sekretarza redakcji — **Piotr Górski**, redaktorzy: **Waldemar Czerniszewski, Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Wiesława Dymnicka**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**.

Stale współpracują: **Bolesław Gaczkowski** (Aerokluby), **Bernard Koszewski**.

**REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78** — redaktor naczelny — sekretariat, **27-52-60** — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

**WYDAWCA:** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 910 zł, półrocznie — 1 820 zł, rocznie — 3 640 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto NBP XV Oddział w Warszawie nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 200 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 600 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 300 000 zł; na 3/4 strony — 230 000 zł; na 1/2 strony — 150 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje **Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.**

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

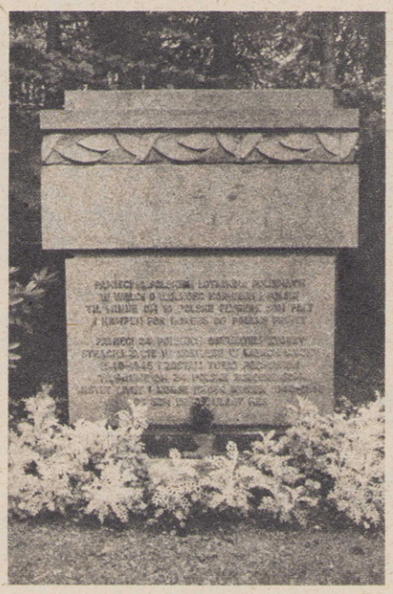
**PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1988-07-08.
Zam. 1576. U-15.
PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X.



## LISTY



### PAMIĘĆ O POLAKACH

Szanowny Panie Redaktorze!

Korzystam z okazji, aby przypomnieć czytelnikom „Skrzydlatej Polski" pamięć i szacunek Norwegów do obywateli polskich, poległych na ich terytorium w czasie II wojny światowej.

W ramach rodzinno-turystycznych peregrynacji po Norwegii odnajduję ślady walk żołnierzy polskich, poległych za wolność Norwegii i Polski. W roku ubiegłym publikowałem na łamach prasy regionalnej i tygodnika „Wiraże" swoje wrażenia z pobytu pod Narwikiem. Obecnie, kolejny przykład narodowej pamięci o Polakach.

Korzystając z pomocy Ambasady PRL, uzyskałem pewne informacje dotyczące miejsc wiecznego spoczynku naszych rodaków na cmentarzach w Oslo. Jest ich tu wiele, jak w każdym dużym mieście. Zwiedziłem m. in. cmentarz VESTRE GRAWLUND przy ulicy Sorkedals 66. W wydzielonej części znajduje się pomnik poświęcony pamięci obywateli polskich, którego zdjęcie załączam. Na betonowo-piaskowej płycie znajduje się wyryty w języku polskim i norweskim napis:

„Pamięci 10 polskich lotników poległych w walce o wolność Norwegii i Polski". I dalej... „Pamięci 24 polskich obywateli, którzy stracili życie w Norwegii w latach wojny 1940—45 i zostali tutaj pochowani".

Nieco niżej znajdują się trzy kamienne tablice i wyryte na nich nazwiska:

Tablica I — Mieczysław Prabucki, Feliks Radzikowski, Jerzy Sajak, Feliks Stechniak, Karol Szymik, Kazimierz Skudny, Jan Stefanik, Leon Szemer, Czesław Pach, Jan Trochimiuk, Wilhelm Jesyka.

Tablica II — Albin Dero, Ludwik Budczyk, Bogusław Gajda, Zbigniew Gmitrożuk, Antoni Jancewicz, Jan Jary, Józef Jasławski, Bronisław Kaszuba, Zygmunt Lewandowski, Tadeusz Niszczański.

Tablica III — Jerzy Bichniewicz, Stanisław Hencel, Czesław Kozłowski, Tadeusz Madejski, Franciszek Pantkowski, Franciszek Sobkowiak, Wiesław Szpakowicz, Władysław Wodzicki, Franciszek Zaremba, Władysław Żuk.

Wokół pomnika — piękne krzewy i kwiaty, nie brak też wiązanek i biało-czerwonych bukiecików.

Bardzo to wzruszające. Norwegowie pamiętają o Polakach poległych za wolność Norwegii i Polski.

**Ppłk rez. mgr MARIAN GUTOWSKI**

## POCZTA LOTNICZA

### ENERGIA

**Zbigniew Onyszkiewicz — Poznań.** Zdjęcia oficjalnych makiet rakiety Energia oraz jej opis można znaleźć w materiałach z wystaw międzynarodowych (np. w czasopiśmie francuskim „Air et Cosmos" z 1987) oraz w książce „Razwitije rakietostrojenija i kosmonawtiki w SSSR" (1987).

### SCORPION

**Nicu M. Apostica — Biresti, Rumunia.** Dziękujemy za miły list od stałego czytelnika SP. Rysunki oraz przekrój perspektywiczny z opisem mini śmigłowca z zestawu Scorpion były zamieszczone w rocznikach SP z lat ubiegłych (np. w SP nr 46/1973). Materiałów nie wysyłamy.

### NOMAD

**Jarosław Wielki — Wrocław.** Jednosilnikowy Douglas 8A Nomad (oznaczenie wojskowe A-17) był dwumiejscowym dolnopłatowym samolotem szturmowym i lekkim bombowym USA z 1935—1936 (1938), przede wszystkim eksportowanym do Argentyny, Holandii, Norwegii, Peru i Szwecji. Konstrukcja metalowa, kabina zamknięta, podwozie wciągane. Silnik 633-736 kW. Prędkość max. — 386—400 km/h, min. — 104 km/h, pułap roboczy — 8300—10 000 m, wznoszenie (0 m) — 7,4 m/s, zasięg max. — 2300—2500 km; uzbrojenie: 2—4 stałe i 1 ruchomy k. masz. oraz 500 kg bomb. Nie mamy danych samolotu francuskiego LN-411. Wytwórnia Loire-Nieuport powstała w 1935 z połączenia 2 firm. Jest to więc samolot z 1935 lub późniejszy. W roczniku samolotów świata z 1939 nie występuje.

### RÓŻNE

**Marcin Kasperski — Łuków.** Na razie nie przewidujemy artykułu o bitwach powietrznych izraelsko-syryjskich z 1982. Jako źródło informacji pozostaje więc książka „Palestyński dramat".

**Henryk Fueitag — Świętochłowice.** W sprawach zezwoleń na aparatury do zdalnego sterowania w sytuacjach nietypowych miarodajna jest Państwowa Inspekcja Radiowa (PIR). Faktem jest jednak, że nie wszystkie Urzędy Pocztowo-Telekomunikacyjne w kraju były w początkach 1988 dostatecznie poinformowane o procedurze załatwiania formalności (książeczka zezwolenia i opłat), dotyczących wszelkich nadajników zdalnego sterowania. Obecnie — przynajmniej w Warszawie — sytuacja się poprawiła.

**Zbigniew Zontek — Kozy, woj. bielskie.** Dokładne życiorysy wszystkich 8 wymienionych pilotów amerykańskich i japońskich z okresu wojny nad Oceanem Spokojnym nie są nam znane. Polecamy 28 tomik Biblioteczki Skrzydlatej Polski: „Lotnicy świata".

### SAMOLOTY OSI W LAMUSIE

**Marian Wilczek — Sucha Beskidzka.** W najbliższym czasie nie przewidujemy prezentacji w „Lamusie 1939—1945" samolotów He-111Z, Do-635 ani zespołu Mistel, choć nie opisywaliśmy ich szczegółowo także w przeszłości. Obecnie dział ten poświęcony jest samolotom morskim II wojny światowej (a nie samolotom państw Osi), wśród których wiele było japońskich, a także kilka niemieckich. Seria ta kończy się już i planujemy rozpoczęcie w tym cyklu nowej, prezentującej historię rozwoju samolotów odrzutowych. Z pewnością będzie wśród nich wiele ciekawostek. Samoloty interesujące naszego czytelnika przedstawiliśmy w SP w cyklu „Samoloty, z którymi walczyli Polacy" w roku 1974 (nr nr 36—51/52) i 1975 (1—17); egzemplarze dostępne w bibliotekach i u zbieraczy — patrz Klub „Iskra" na tej samej kolumnie. Niektóre z tych samolotów prezentowaliśmy także w „Lamusie" w latach 1983—1985.

### KONTROLA RUCHU POWIETRZNEGO

**Antoni Orszulak — Mędrzechów.** Przygotowywany jest artykuł na temat pracy kontrolerów ruchu lotniczego. Ukaże się on jesienią br. i w nim znajdzie pan m. in. odpowiedź na pytanie: w jaki sposób można podjąć pracę w tym zawodzie i jakie wymogi należy spełnić. Tymczasem radzimy zasięgnąć informacji w Państwowym Przedsiębiorstwie Porty Lotnicze, Warszawa 00-906, ul. Żwirki i Wigury 1, Dział kadr lub telefonicznie pod numerem 46-25-99.

## KLUB ISKRA

**Andrej A. Matjugin — Elninskaja 13-68, 121355 g. Moskwa; Leonid Ławrenko — pr. Lenina 170 A, kw. 3, 330035 g. Zaporoże; Aleksandr Matrosow — ul. Ak. Bacha d. 7, kw. 71, 603132 g. Gorkij; Genadij Nikitin — ul. Woroneskaja d. 11/4, kw. 213, 115583 g. Moskwa; Aleksandr Iwonin — ul. Moskowskaja 8/22, 3200070 g. Dniepropietrowsk — 70, ZSRR** — zainteresowani są nawiązaniem korespondencji na temat plastykowych modeli samolotów itp.

**Frank Schlupp — Hauptstrasse 10, 9701 Kottengrün/Vogland, NRD** — chciałby nawiązać korespondencję z modelarzami i kolekcjonerami i wymieniać modele plastykowe samolotów oraz literaturę i akcesoria modelarskie.

**Krzysztof Chmiel — Al. Racławickie 27/13, 20-049 Lublin** — poszukuje tomików 3, 4, 8, 9—12, 20, 27, 30, 40 i 42 Biblioteczki Skrzydlatej Polski, książek o sprzęcie wojskowym oraz TBiU. W zamian oferuje modele w skali 1:72, 1:48 i 1:35 firm zachodnich.

**Tadeusz Czernicki — Kępie Zaleszańskie 15, 39-430 Zeydyniów** — za „Skrzydlatą Polskę", MM i M od 1981 chciałby otrzymać małoobrazkowy aparat fotograficzny i lampę błyskową. Chętnie nawiąże korespondencję z modelarzam z ZSRR, CSRS i NRD.

**Michał Krawczyk — ul. Kluczewska 68, 32-315 Chechło** — za plastykowe modele samolotów (firm Směr, KP, Novo, Matchbox), książki na temat II wojny światowej, „Encyklopedię II wojny światowej" oraz TBiU chciałby otrzymać akcesoria fotograficzne i chemikalia do fotografii czarno-białej.

**Marek Olech — ul. Kościuszki 28/9, 42-600 Tarnowskie Góry** — oferuje „Skrzydlatą Polskę" z lat 1980—1987.

**Michał Mucha — Al. Wielkopolska 43, 60-603 Poznań** — poszukuje wydawnictw dotyczących malowania samolotów II wojny światowej oraz książki V. Nemečka „Vojenska letadla", t. 1—5. W zamian oferuje modele samolotów Tempest, Lighting, Thunderbolt (Novo). Prosi kolegów, z którymi korespondencję przerwała jego służba wojskowa, o kontakt.

## OGŁOSZENIA DROBNE

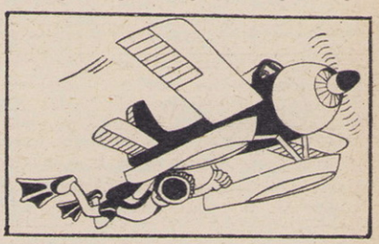
**Udostępnię** dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrakowców. **Nowicki — Wrocław 11, skrytka 105.** (Ogł. nr 1)

**Sprzedam** aparaturę Varioprop C-6 kompletną. **A. Skrzypczak — 47-480 Pietrowice, ul. Parkowa 20.** (Ogł. nr 119)

**Sprzedam** lotnię Z-80B. **02-758 Warszawa, ul. Burgaska 5/27, po 17:00.** (Ogł. nr 121)

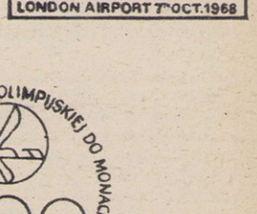
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności uprzejmie informują, że w swoim ośrodku w Warszawie, przy ul. Kazimierzowskiej 52, mają zaległe egzemplarze tygodnika „Skrzydlata Polska", które można nabyć na miejscu, w godzinach 11:00—16:00.

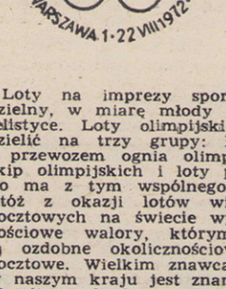
SPRZEDAŻY WYSYŁKOWEJ NIE PROWADZIMY



Rys.: Jerzy Kuzka

## ZBIERAMY ZNACZKI




Loty na imprezy sportowe to oddzielny, w miarę młody temat w filatelistyce. Loty olimpijskie można podzielić na trzy grupy: loty związane z przewozem ognia olimpijskiego, loty ekip olimpijskich i loty propagandowe. Co ma z tym wspólnego filatelistyka? Otóż z okazji lotów wiele zarządów pocztowych na świecie wydaje okolicznościowe walory, którymi najczęściej są ozdobne okolicznościowe kasowniki pocztowe. Wielkim znawcą tego tematu w naszym kraju jest znany warszawski filatelista, działacz Polskiego Komitetu Olimpijskiego oraz Polskiego Związku Filatelistów Fabian Bura, który jest autorem opracowania „Loty olimpijskie", wydanego w 1976.

Przedstawiamy dwa okolicznościowe kasowniki tematycznie związane z lotami olimpijskimi. Warto wspomnieć, że Poczta Polska przygotowuje okolicznościowy kasownik pocztowy, który upamiętni odlot polskich sportowców na Igrzyska Olimpijskie do Seulu (Korea Południowa). **(WIECZ)**

KLUB
1:72

# SZD-19
# ZEFIR

W uzupełnieniu planów szybowca Zefir 2 i 2A (SP 27/1988) publikujemy pełne zestawienie szybowców Zefir użytkowanych w Polsce oraz dane o ich eksporcie w latach 1962—1964.

Zestawienie, na podstawie informacji udostępnionych przez Polski Rejestr Państwowy Statków Powietrznych i Dział Techniki APRL, opracował **Robert Stachyra.**

**Na zdjęciu: SZD-19 Zefir 4 SP-2518.**

## SZYBOWCE ZEFIR W POLSCE

| Znaki SP- | Typ | Nr fabr. | Wytwórnia | Rok prod. | Rok rejestr. | Rok, rodzaj i miejsce kasacji | Czas eksploatacji | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1841 | 1 | 232 | SZD Bielsko | 1958 | 1959 | 1969; N; Bielsko | 10 h | 1. prototyp; użytkowany tylko w SZD; obecnie eksponat w MLiA w Krakowie |
| 2067 | 2 | 274 | SZD Bielsko | 1960 | 1960 | 1972; N; Bydgoszcz | 620 h | Szyb.Mistrz.Świata 1960 - klasa otwarta, 2. miejsce, Edward Makula |
| 2068 | 2 | 275 | SZD Bielsko | 1960 | 1960 | 1972; N; Poznań | 573 h | Szyb.Mistrz.Świata 1960 - klasa otwarta, 3. miejsce, Jerzy Popiel |
| 2370 | 2A | P404 | ZSLS nr 2 Jeżów | 1961 | 1962 | 1963; A; | | Rozbity w Inst.Lotn. |
| 2371 | 2A | P405 | ZSLS nr 2 Jeżów | 1961 | 1962 | | | Szyb.Mistrz.Świata 1963 - klasa otwarta, 1. miejsce, Edward Makula; obecnie użytkowany w A. Wrocławskim |
| 2372 | 2A x/ | P406 | ZSLS nr 2 Jeżów | 1961 | 1962 | 1974; A; Leszno | 596 h | Szyb.Mistrz.Świata 1963 - klasa otwarta, 2. miejsce, Jerzy Popiel |
| 2411 | 2A x/ | P422 | ZSLS nr 4 Wrocław | | 1964 | 1964; | | |
| 2424 | 2A x/ | P419 | ZSLS nr 4 Wrocław | 1963 | 1964 | 1971; A; Warszawa | 222 h | |
| 2433 | 2A x/ | P409 | ZSLS nr 2 Jeżów | 1964 | 1964 | 1982; A; Poznań | 946 h | Międz.Zaw.Szyb. w Orle /ZSRR/ w 1966, 1. miejsce, Mirosław Królikowski |
| 2461 | 2A | P421 | ZSLS nr 4 Wrocław | 1963 | 1965 | 1972; A; Poznań | 111 h | |
| 2462 | 2A x/ | P423 | ZSLS nr 2 Jeżów | 1963 | 1965 | 1978; N; Lubin | 589 h | przekazany do MLiA w Krakowie |
| 2465 | 3 | 287 | SZD Bielsko | 1964 | 1965 | 1966 | | 1. prototyp typu 3 |
| 2466 | 3 | 288 | SZD Bielsko | 1965 | 1972 | 1980; A; Lubin | 214 h | 2. prototyp typu 3 |
| 2485 | 2A x/ | P424 | ZSLS nr 2 Jeżów | 1964 | 1965 | 1983; N; Bydgoszcz | 546 h | |
| 2517 | 4 | 291 | SZD Bielsko | 1968 | 1968 | 1970; A; Leszno | 60 h | 1. prototyp typu 4 |
| 2518 | 4 | 292 | SZD Bielsko | 1968 | 1968 | 1982; A; Poznań | 320 h | 2. prototyp typu 4 |
| 2519 | 4 | 293 | SZD Bielsko | 1968 | 1968 | | | obecnie użytkowany w A. Lubelskim |

x/ Egzemplarz przerobiony na wersję 2B
ZSLS - Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego
Rodzaj kasacji: N - po wypracowaniu godzin; A - po uszkodzeniu

EKSPORT SZYBOWCÓW ZEFIR

| | | |
|---|---|---|
| **1962** | | |
| Argentyna | 2 | szt. |
| **1963** | | |
| Francja | 1 | szt. |
| RFN | 1 | szt. |
| Rumunia | 2 | szt. |
| USA | 1 | szt. |
| Włochy | 1 | szt. |
| ZSRR | 3 | szt. |
| **1964** | | |
| Belgia | 1 | szt. |
| Razem | 12 | szt. |

# MODELE CZYTELNIKÓW

Przedstawiamy kolejne zdjęcia modeli redukcyjnych samolotów, nadsyłane przez czytelników SP do Klubu 1:72.

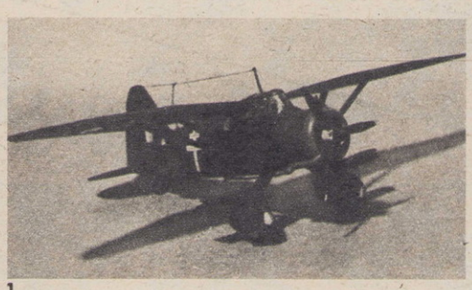
**Na zdjęciach:**

1 — Westland Lysander Mk II P9134 z Grupy Bretagne Wolnej Francji w Tunezji w latach 1941—1942; zestaw NOVO w podziałce 1:72, uzupełniony o szczegóły wyposażenia wykonane na podstawie dokumentacji, opublikowanej w SP. **Model: Sławomir Majewski; zdjęcie: Stefan Majewski.**

2 — Vickers Armstrong Wellington Mk Ic R1245 NZ-Q z polskiego 304 dywizjonu bombowego; zestaw NOVO w podziałce 1:72. **Model: Sławomir Majewski; zdjęcie: Stefan Majewski.**

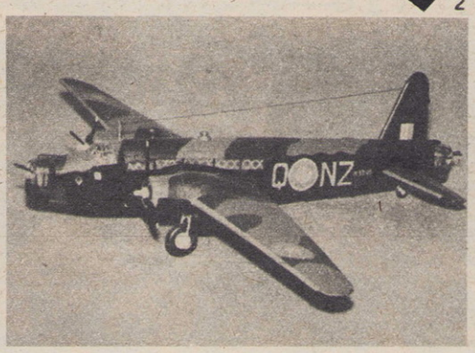
3 — ŁaG-5 kpt. Gieorgija D. Kostyliowa, dowódcy 3 Gwardyjskiego Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Floty Bałtyckiej (11 zwycięstw oraz 32 zespołowe); model stanowi konwersję zestawu Ła-5FN w podziałce 1:72 wytwórni Italeri, polegającą m. in. na zmianie obrysu kabiny, kadłuba i chwytów powietrza do chłodnicy oleju oraz modyfikacji podwozia głównego. **Model i zdjęcie: Grzegorz Ciechanowski.**

4 — Il-10 wytwórni Kovozávody Prostějov w podziałce 1:72 ze zmodyfikowanym uzbrojeniem pilota i tylnego strzelca oraz dodanym wnętrzem kabiny załogi, sfotografowany na dioramie lotniska z samochodem ciężarowym Dodge 3/4t wytwórni ESCI w podziałce 1:72. **Modele i zdjęcie: Grzegorz Ciechanowski.**



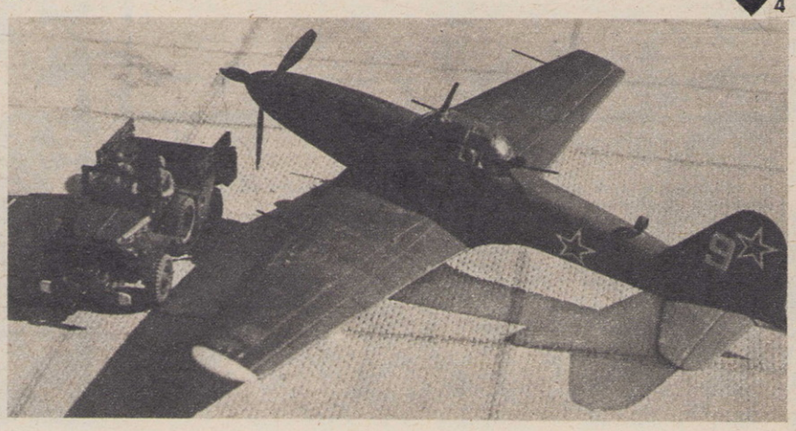
1

▼ 2



3

▼ 4

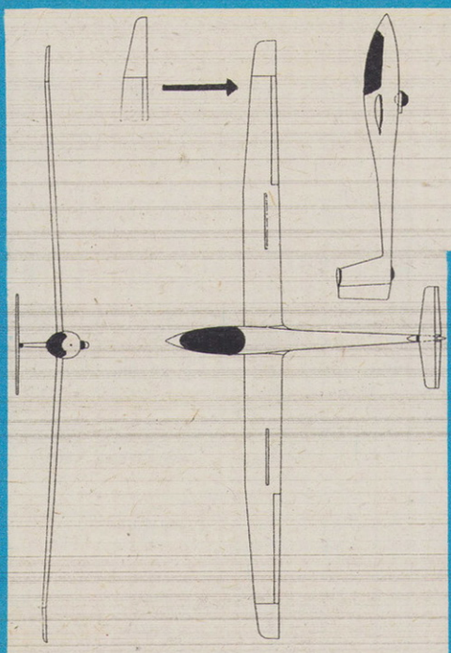


## NOWY CIĄGNIK

Ciągnik lotniskowy PTS-1 o nowych założeniach konstrukcyjnych przeznaczony do obsługi wielkich samolotów transportowych. Przy holowaniu unosi podwozie przednie o 0,2—1 m. Jest wyposażony w 2 silniki wysokoprężne (po 412 kW). Sterowany komputerowo. Z obciążeniem 30 Mg rozwija prędkość 30 km/h. Może holować samoloty o masie 380 Mg. Obsługa jednoosobowa. Zwrotność 180°. Opracowanie ciągnika trwało od połowy lat siedemdziesiątych. Od marca 1988 pracuje w porcie lotniczym Frankfurt n. Menem w RFN.

## SARDYNKA

Dwumiejscowy samolot szkolny Aero A-1 Sardynka (pierwotne oznaczenie Ae-10) z 1919, to nieco zmodyfikowany austriacki Brandenburg B-1. Był produkowany seryjnie dla pierwszych potrzeb wojskowego lotnictwa czechosłowackiego. Przetrwał do lat trzydziestych w aeroklubach tego państwa. Odtworzony z oryginalnych tworzyw znajduje się obecnie w zbiorach Muzeum Wojska w Pradze. Silnik Mercedes o mocy 73,6 kW. Prędkość max. — 110 km/h, czas trwania lotu 2,5 h.

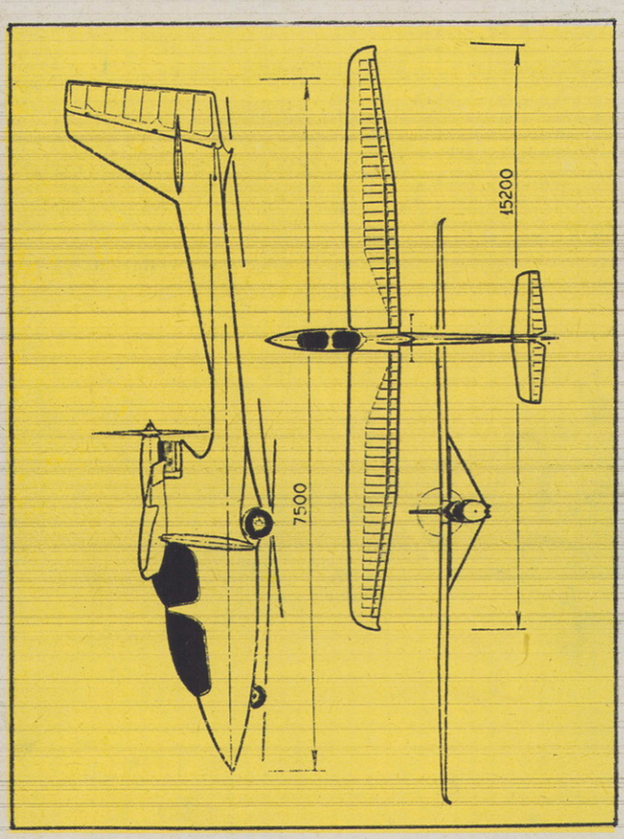


## SZYBOWIEC AKROBACYJNY

Discus-K, to odmiana akrobacyjna szybowca Discus. Rozpiętość — 13,7 m, doskonałość max. — 38, opadanie min. — 0,7 m/s przy 140 km/h, prędkość max. dopuszczalna ograniczona na razie do 270 km/h, współczynniki przeciążeń: +7 i —5. Odmiana K nie wymaga zmian toku produkcji Discusa.

## MOTOSZYBOWIEC

Motoszybowiec dwumiejscowy Aeroprakt-18 konstrukcji zespołu studentów instytutu lotniczego z Kujbyszewa kierowanego przez Wasyla Mirosznika. Pierwsze loty podczas zlotu SŁA-87. Niepewny silnik o mocy 22 kW (30 KM) przy 4 050 obr/min; konstrukcja kompozytowa. Masy — 265/418 kg, pow. płata — 16,56 m², prędkości — 200/50 km/h, wznoszenie — 1,5 m s. Śmigło 1,23 × 0,45 m o ciągu statycznym 540 N (55 kG).

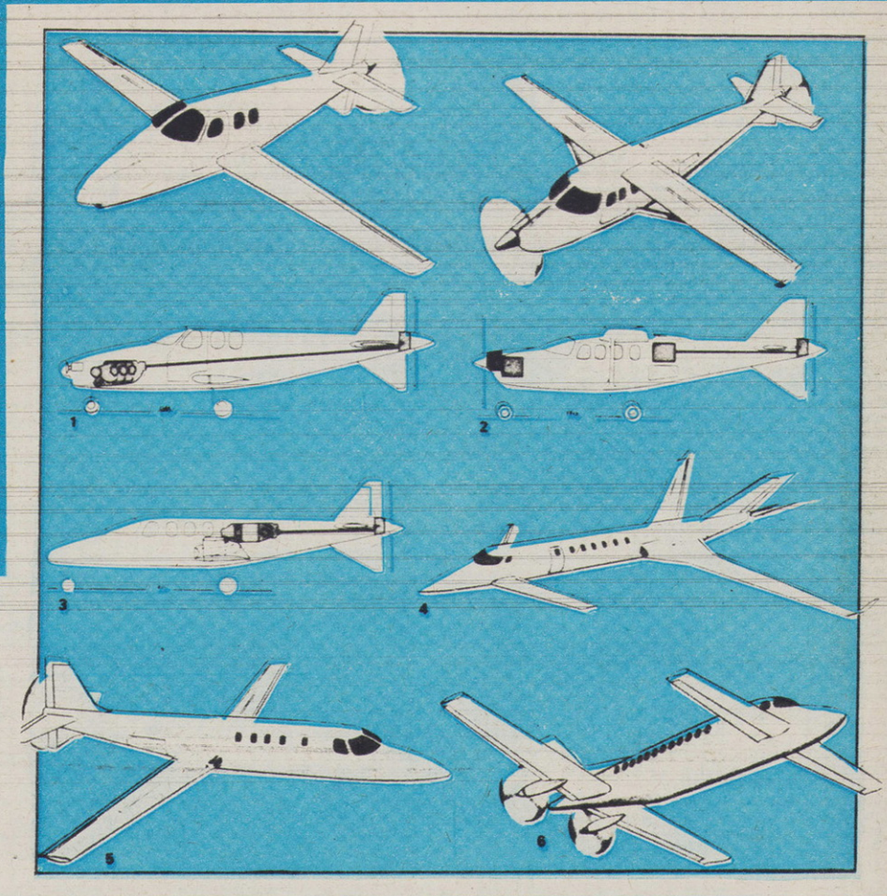



## NA LOTNISKU

Typowe uzupełnianie paliwa w samolotach turystycznych na lotniskach zachodnioeuropejskich portów lotniczych.

## W PERSPEKTYWIE 2000

Projekty lekkich samolotów lat osiemdziesiątych biura konstrukcyjnego amerykańskiej wytwórni Cessna.
Oznaczenia: 1 — czteromiejscowy z silnikiem wysokoprężnym z turbodoładowaniem (ze względu na masę silnika jest zabudowany w przodzie kadłuba) i śmigłem pchającym o prędkości obrotowej 200(?) obr/min, 2 — samolot z 2 silnikami z tłokami krążącymi z chłodzeniem wodnym (chłodnice w przedniej krawędzi płata służą również jako urządzenie przeciwoblodzeniowe), 3 — samolot z napędem turbośmigłowym, 4 — dwusilnikowy odrzutowy samolot dyspozycyjny o prędkości Ma = 0,85, 5 — samolot dyspozycyjny z 2 silnikami turbinowymi napędzającymi wspólnie 1 śmigło pchające, 6 — samolot lokalnego transportu pasażerskiego (max. 50 pasażerów) o bardzo małym poziomie hałasu w kabinie ciśnieniowej; prędkość — 480 km/h na wysokości 7 500 m. Ciekawe tendencje konstruktorskie, zresztą wspólne dla wielu innych wytwórni, w perspektywie użytkowej lat dziewięćdziesiątych.




Zdjęcia i rysunki: „Flynyti", „Modelist-Konstruktor", „Naše Letadla", „Volo a Vela", archiwum.

SP